PARTIDO PELOS ANIMAIS E PELA NATUREZA

PAN

UM PARTIDO INTEIRO PELO BEM DE TUDO E DE TODOS.

ASSEMBLEIA MUNICIPAL
LISBOA

Requerimento n.º 13/2014

Exma. Senhora
Presidente da Assembleia Municipal de Lisboa

**Assunto:** Pedido de informações relativo ao encerramento da Cantina Comunitária da Ameixoeira - Casa da Cultura da Ameixoeira/ Casa da Cultura Cigana

O Grupo Municipal do Partido pelos Animais e pela Natureza tomou conhecimento que a Cantina Comunitária da Ameixoeira - Casa da Cultura da Ameixoeira/ Casa da Cultura Cigana se encontra encerrada, após deslocação ao local da Proteção Civil municipal.

Considerando que o objetivo principal da Cantina Comunitária da Ameixoeira é fornecer refeições a preços reduzidos para a população local mais carenciada, e que de momento esta fornecia mais de 100 (cem) refeições diárias, o Grupo Municipal do Partido pelos Animais e pela Natureza requer a V.ª Ex.ª se digne, nos termos da alínea f) do n.º 1 do Artigo 4.º e das alíneas d) e j) do Artigo 12.º do Regimento da Assembleia Municipal de Lisboa, que solicite à Câmara Municipal de Lisboa esclarecimento escrito sobre os seguintes pontos:

1. A razão do encerramento da Cantina Comunitária da Ameixoeira - Casa da Cultura da Ameixoeira/ Casa da Cultura Cigana;
2. A solução encontrada para apoiar as pessoas que necessitam das refeições fornecidas pela Cantina agora encerrada;
3. O ponto da situação atual e o serviço da CML responsável pelo processo;
4. Previsão de reabertura do espaço, designadamente da Cantina Comunitária da Ameixoeira.

Com os melhores cumprimentos,

O Deputado Municipal

Miguel Santos

ASSEMBLEIA MUNICIPAL DE LISBOA
Proc. ____/____
ENT 130/SG/DAOSM/GAAM/14
DATA 26/02/2014

**Partido Pelos Animais e Pela Natureza**
Assembleia Municipal de Lisboa, Av. De Roma n.º 14P, 3º, 1000-265 Lisboa
**Tel:** 218 171 789 Fax: 218 171 383 **E-mail:** aml.pan@am-lisboa.pt
**Site AML:** www.am-lisboa.pt/partidos-politicos/pan.html

ASSEMBLEIA MUNICIPAL
LISBOA

PRESIDENTE

Exmº Senhor
Dr.º António Luís Santos Costa
M.I. Presidente da Câmara Municipal de Lisboa

| Sua referência | Sua data | Nossa referência | Data |
|---|---|---|---|
| | | **OF/0137/AML/14 (ENT/731/GAAM/14) (Req. n.º 14/2014)** | 27-02-2014 |

**Assunto:** Requerimento s/n do PAN - Pedido de informações relativo ao relatório intitulado "Modo ciclável em Lisboa - A bicicleta como meio de transporte em Lisboa"

Na sequência do assunto mencionado em epígrafe junto envio cópia do requerimento, apresentado pela Exmo. Senhor Deputado Municipal Miguel Santos, do Grupo Municipal do PAN, nos termos e para os efeitos previstos na alínea j) do Artigo 12º do Regimento da Assembleia Municipal de Lisboa, solicitando a V.Exa que com a brevidade possível providencie a informação requerida.

Com os melhores cumprimentos,

**A Presidente**

**Helena Roseta**

SM

ASSEMBLEIA MUNICIPAL DE LISBOA
Proc._____/_____
ENT 750/SG/DAOSM/GAAM/14
DATA 28/02/2014

Av. de Roma, 14–P, 2º 1000-265 Lisboa | tel. 218 170 401 | fax: 218 171 275 | E-mail: aml@cm-lisboa.pt

**Câmara Municipal de Lisboa**
**Direcção Municipal de Mobilidade e Transportes**

Exma. Senhora
Presidente da AML
Assembleia Municipal de Lisboa
Avenida de Roma, 14-P-2º
1000-265 Lisboa

| Sua referência | Sua data | Nossa referência | Data |
|---|---|---|---|
| OF/0137/AML/14<br>(ENT/731/GAAM/14)<br>(Reqº.nº14/2014) | 27/02/2014 | **OF/551/DMMT/14** | 25-03-2014 |

**Assunto:** Relatório intitulado "Modo ciclável em Lisboa – A bicicleta como meio de transporte em Lisboa"

---

Exma. Sr.ª Presidente,

Conforme solicitado, através do ofício OF/0137/AML/14 com data de 27/02/2014, envio a V. Exa. o relatório "Modo ciclável em Lisboa – A bicicleta como meio de transporte em Lisboa".

Com os melhores cumprimentos,

O Diretor Municipal

F

Tiago Farias

**ASSEMBLEIA MUNICIPAL DE LISBOA**
Proc. _____/_____
ENT 1032/SG/DAOSM/GAAM/14
DATA 26/03/2014

/CM



Rua Alexandre Herculano, 46 – R/ C 1269-054 Lisboa | tel 213 588 500 | e-mail dai@cm-lisboa.pt

# A bicicleta como meio de transporte em Lisboa

A CIDADE NA PONTA DOS DEDOS
LISBOA PORTO PORTUGAL MUNDO
"de bicicleta sinto que pertenço à cidade"
Ana Clara, 38 anos, Arquitecta
Percurso Diário
Parque das Nações - Restelo

Janeiro 2014

Janeiro 2014

## A bicicleta como meio de transporte em Lisboa

O presente documento visa dar um contributo para o desenvolvimento de uma estratégia concertada que promova a mobilidade ciclável em Lisboa, através do:

- Planeamento de uma rede ciclável, a desenvolver no quadro de uma estratégia de mobilidade para a cidade.

- Promoção de uma cultura da bicicleta em meio urbano, que inclua a realização de acções de divulgação, educação e sensibilização.

- Gestão integrada de todos os assuntos relacionados com a mobilidade ciclável, incluindo a consulta relativa aos IGT'S e às intervenções, internas e externas, a realizar na rede viária existente.

Apresenta ainda uma proposta de Candidatura de Lisboa à organização da Velo-City 2017, principal conferência internacional dedicada ao tema da mobilidade ciclável, e que se considera ser uma oportunidade estratégica para a cidade e para o país.

Do presente documento fazem parte integrante os seguintes elementos:

- Lisboa: uma aposta na mobilidade ciclável
- Pré-Diagnóstico da Mobilidade Ciclável
- Proposta para a elaboração de um Plano de Mobilidade Ciclável
- Anexo 1: Fichas de caracterização

Jorge Repolho(Arq.º) Rita Castel'Branco (Arq.ª); Paula Bastos (Eng.ª)

A bicicleta como meio de transporte urbano em Lisboa

# Pré-Diagnóstico da mobilidade ciclável

# Pré-Diagnóstico da Mobilidade Ciclável

## Introdução

A adesão à mobilidade urbana em bicicleta depende de diversos factores, tão diversos quanto a economia, a consciência ecológica, o *status* associado, a preocupação com a actividade física/saúde, a orografia, a distância entre residência e emprego e, naturalmente, as condições de segurança e conforto oferecidas pelo meio.

Sem colocar em causa a importância de campanhas que sensibilizam a população para esta opção, nem a relevância do planeamento urbano, é nas condições oferecidas pelo meio que à autarquia caberá, mais directamente, intervir, seja através da criação de uma rede de percursos cicláveis, seja através da promoção de uma frota partilhada, da criação de locais para estacionamento seguro e da definição de regras urbanísticas favoráveis.

## 1 - ANÁLISE

Embora de forma ténue e nem sempre articulada, a criação de uma rede de percursos tem sido uma aposta da Câmara Municipal de Lisboa (CML), verificável quer nos instrumentos de planeamento e gestão quer no próprio território, onde os percursos cicláveis surgem gradualmente.

Seguidamente, procura-se sintetizar os passos dados pela CML no sentido de promover a bicicleta em Lisboa.

### Protocolo CML - CEAP/ISA

Em 2000, um protocolo celebrado entre a CML e o Centro de Estudos de Arquitectura Paisagista/Instituto Superior de Agronomia (CEAP/ISA) deu origem ao "Plano da Rede Ciclável de Lisboa" tendo a bicicleta sido, pela primeira vez, abordada como um meio de transporte em meio urbano. Para além de uma rede, a carta definia, entre outras questões, o tipo de percurso a adoptar.

(V. Anexo 1, fichas 1.a e 1.b)

### Green Anchor

Em 2006, o Projecto Green Anchor foi desenvolvido pelo Planeamento Urbano, em parceria com o IST, LNEC, APL e TØI (Institute of Transports Economics, Noruega) e no quadro de uma candidatura a fundos europeus. O seu objectivo foi criar uma rede ciclável estruturante, constituída por dois eixos: 1) frente ribeirinha; 2) eixo central, desde o Terreiro do Paço ao Lumiar. Esta rede, que serviria de base a um plano mais vasto, visava captar estudantes universitários e turistas, por se considerar serem estes segmentos mais receptivos à mudança e, igualmente, por se verificar que a mobilidade ciclável seria um atributo importante na capacidade de Lisboa atrair visitantes.

(V. Anexo 1, ficha 2)

### Proposta de regulamento para implementação de vias cicláveis

Em 2007, no âmbito de um grupo de trabalho dedicado às Ciclovias, foi elaborada pela Direcção Municipal de Protecção Civil Segurança e Tráfego (DMPCST) uma proposta preliminar de regulamento para implementação de vias cicláveis. O documento agrega diversos conteúdos técnicos e aborda temas como a classificação dos tipos de vias cicláveis, a sinalização vertical e horizontal e os tipos de pavimentos recomendados. Apresenta, ainda, fichas tipo de perfis transversais e propostas de sinalização a adoptar (semaforização e sinalização informativa).

Esta proposta foi arquivada (PP/3119 1º Vol-DMPCST/DSRT) face à nomeação do grupo de trabalho da Rede de Percursos e Corredores.

### Rede de Percursos e Corredores

Em 2007, foi constituído um grupo de trabalho interno multidisciplinar, que contou com a participação de técnicos da DMAU, DPU, DSRT e GVSF, com o objetivo de definir medidas de fomento da utilização da bicicleta. Tendo em conta as restrições financeiras municipais e o reduzidíssimo número de utilizadores de bicicleta, que se verificavam à data, a escolha recaiu sobre a criação uma "Rede de Percursos e Corredores" (V. Ficha 3). Através desta rede seria estabelecida a "ligação entre zonas verdes existentes e estruturação de novos corredores verdes e o aproveitamento, sempre que possível, de trajectos ligando equipamentos fomentadores de uso, tais como interfaces de transportes, bairros residenciais ou áreas universitárias".

Fig. 1 – Pista ciclável junto ao Campus de Campolide, ligando o Parque Eduardo VII a Monsanto.

A rede implementada, desde então, caracteriza-se por ciclovias urbanas de perfil bidirecional e implantação em três situações distintas: em espaços verdes -35,59%, em espaço viário -28,54% e

em espaço pedonal -35,88%. (Fonte "Relatório de avaliação da ocupação de espaços pedonais", GVSF, Novembro 2013).

Embora seja de realçar o empenho do pelouro do Ambiente na prossecução desta ideia, a qual terá contribuído para o aumento significativo dos utilizadores de bicicleta em Lisboa, observa-se que as soluções implementadas procuraram proteger a bicicleta anulando a sua noção de segurança nas zonas de conflito.

Consequentemente, é de enaltecer a efectiva existência de poucos acidentes entre automóveis e bicicletas em Lisboa, mas concluiu-se, também, que esta solução prejudicou a fluidez da rede que, deste modo, se vê frequentemente interrompida.

Igualmente pouco favorável é a implementação de parte da rede ao nível do passeio, uma vez que esta solução conduz a conflitos com os peões (quer com aqueles que circulam na pista, quer com outros com quem a pista é obrigada a cruzar nos cruzamentos), sendo este um dos motivos da descontinuidade observada e consequente falta de fluidez da rede.)

Fig. 2 – Topo da Ciclovia da Av. Dq. D'Ávila, onde se observa a solução preconizada pelo Caderno de Soluções Tipo para as intersecções.

(V. Anexo 1, fichas 3 e 20)

### Protocolo FPCUB/CML - Carta Ciclável em Lisboa

Em 2008 a Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicleta (FPCUB) apresentou os "Princípios e Orientações para uma Carta Ciclável em Lisboa", no âmbito do protocolo celebrado com a CML, em 1999. O objetivo do documento é enquadrar a bicicleta numa política de mobilidade sustentável para que, dessa forma, os decisores das políticas urbanas de transportes ajam em conformidade. Apesar de incluir uma proposta de rede ciclável, o documento realça o facto de esta ter sido elaborada apenas com base em inquéritos aos

utilizadores de bicicleta e ser necessário recolher informação mais exaustiva sobre a utilização da bicicleta como meio de transporte na cidade.

Crê-se que as orientações apresentadas não foram tidas em consideração nos instrumentos planeamento elaborados posteriormente.

(V. anexo 1, ficha 4)

### Benfica Ciclável

Em 2009, o projecto "Benfica ciclável" foi um dos 16 vencedores, do concurso lançado pela "EA-grants" – mecanismo financeiro Norueguês. Trata-se de um projeto piloto promovido pela FPCUB, cujo objetivo era a promoção da mobilidade sustentável, através de criação de "infraestruturas para o uso partilhado de bicicletas em meio urbano em articulação com os transportes públicos, unindo o vasto parque escolar de Benfica, as estações de Metro e os interfaces existentes."

A escolha de Benfica baseou-se no facto de ter uma elevada concentração de escolas, orografia em planalto e vias com inclinações reduzidas.

A tipologia de rede executada é predominantemente banalizada, desconhecendo-se os pressupostos técnicos que serviram de base à definição da tipologia dos percursos (nomeadamente volumes e velocidades de tráfego).

Fig.3 – Via banalizada com indicação do percurso, no âmbito do projecto Benfica Ciclável

Da avaliação do processo, concluiu-se que a participação da CML foi essencialmente ao nível da sinalização, não se tendo aproveitado esta oportunidade para reavaliar a rede viária na sua globalidade. O projecto não foi implementado no seu conjunto, o que terá comprometido os resultados esperados, e a monitorização do mesmo não foi realizada, inviabilizando uma avaliação objectiva acerca das medidas adoptadas.

(V. Anexo 1, ficha 5)

### Cyclecities

Em 2012, Lisboa integrou o Programa Europeu de Cooperação Cyclecities, que visa a troca de experiências e intercâmbio de boas práticas entre 8 cidades europeias parceiras, bem como a construção de uma base de conhecimento na integração da bicicleta nos sistemas de gestão da mobilidade urbana. Inclui nas actividades previstas, a elaboração dum **inquérito à mobilidade relativo à utilização da bicicleta como modo de transporte, em especial nas deslocações pendulares na cidade de Lisboa**. Este é um elemento fundamental para a elaboração da matriz Origem/Destino e posterior definição das linhas de desejo das deslocações pendulares.

(V. anexo 1, ficha 6)

### Plano Director Municipal

Em 2012, o PDM, na **cartografia** do Programa de Execução e Financiamento, aponta para o fechamento da "rede de percursos e corredores". No mesmo Programa encontram-se também vertidas as ligações cicláveis previstas no Plano de Urbanização da Alta de Lisboa (PUAL) e do projecto "Benfica ciclável".

Ao nível do **regulamento**, o PDM refere que os Instrumentos de Gestão Territorial (IGT's) devem prever a mobilidade ciclável.

Em 2013, no **Manual Técnico** do PDM, é indicado que a constituição e complemento progressivo da rede de mobilidade suave devem ser feitos "essencialmente através de planos de urbanização e de pormenor, assim como através das unidades de execução, os quais deverão observar as orientações estabelecidas – designadamente a ligação a geradores de procura relevantes, a continuidade das redes e a sua articulação com as redes de transporte coletivo e rodoviário".

Embora se considere relevante que o PDM estabeleça os **IGT's** como instrumentos de desenvolvimento das redes de mobilidade suave, faz-se notar que não fornece uma ideia de rede para a cidade que permita aos planos desenvolver esta directiva de forma concertada. Com efeito e ao contrário do que o PDM parece indiciar, esta obrigatoriedade não substitui a necessidade de um plano de mobilidade ciclável que promova a definição de percursos e perfis tendo em conta a cidade no seu conjunto.

De igual modo, os **critérios de planeamento** aplicáveis à rede ciclável constantes do Anexo VIII do Regulamento, onde se procede à hierarquização e caracterização das vias cicláveis em três tipologias (banalizada, faixa ciclável e via ciclável) são insuficientes para garantir a coerência da rede no seu conjunto, sendo ainda limitadores em determinadas circunstâncias.

Finalmente, o regulamento refere que "os parâmetros e critérios de dimensionamento e localização dos percursos pedonais e cicláveis principais são apresentados em regulamento municipal", não se tendo conhecimento de nenhum desenvolvimento nesta matéria.

Também relacionadas com a mobilidade ciclável, importa realçar as Zonas 30, que estão em fase de implementação. A localização predominante destas zonas é em bairros habitacionais, tendo como objetivo genérico a acalmia de trafego e a utilização partilhada do espaço público, com especial benefício para os modos suaves.

Embora não visem, especificamente, a promoção da mobilidade ciclável, ao protegerem as zonas residenciais e a circulação a velocidades moderadas, as zonas 30 contribuem para que a bicicleta possa circular de forma banalizada em algumas zonas da cidade.

Ainda que as zonas 30 devam ser um dos dados de base no planeamento de uma rede ciclável à escala da cidade, a sua existência, por si só, não contribui de forma significativa para a promoção da mobilidade ciclável já que a bicicleta é um modo útil essencialmente em distâncias que se estendem para lá dos limites do bairro. Consequentemente, é essencial a implementação de uma rede ciclável complementar aos bairros, visando garantir a segurança do modo ciclável nos eixos viários distribuidores onde a bicicleta precisa de uma especial protecção.

(V. Anexo 1, fichas 7 e 8)

### RMUEL

Em 2013, ficou estabelecido no Regulamento Municipal de Urbanização e Edificação de Lisboa (RMUEL), que os novos **loteamentos** devem prever "a implementação de tipologias de espaço público que proporcionem a circulação de bicicleta, em compatibilidade com a circulação viária e com o tráfego pedonal". Este regulamento define ainda dimensões e condições genéricas para a implementação dos percursos cicláveis.

Tal como se verifica relativamente às normas impostas aos IGT 's referidas no ponto anterior, esta medida carece de um instrumento de planeamento que permita enquadrar as redes suaves no contexto da cidade.

(V. Anexo 1, ficha 9)

### Alteração dos critérios de planeamento e desenho de percursos cicláveis

A 21 de Janeiro de 2013 reuniram nos Paços do Concelho, por parte da CML, os Vereadores Sá Fernandes e Fernando Nunes da Silva, acompanhados por elementos dos respectivos gabinetes, Arq.º Duarte Mata e Arq.ª Rita Castel'Branco e, por parte das associações de promoção da mobilidade pedonal e ciclável, representantes da MUBI, FPCUB e ACA-M.

A reunião teve por base a carta datada de 02 de Novembro de 2012, que havia sido enviada aos referidos Vereadores pelas associações acima mencionadas e que visava, no essencial, solicitar à CML a alteração dos critérios utilizados na implementação de pistas cicláveis.

Nesse sentido, foi solicitada a adopção de 4 princípios fundamentais:

1 – Ponderar, em primeiro lugar, a redução da quantidade e velocidade dos veículos motores, de modo a ser possível a integração da bicicleta com o restante tráfego;

2 – Evitar a solução em ciclovia bidirecional em meio urbano, por ser extremamente perigosa nos cruzamentos;

3 – Evitar a construção de ciclovias nos passeios, por ser uma prática desconfortável e perigosa, para ciclistas e peões;

4 – Evitar a interrupção dos percursos cicláveis, já que isso as torna perigosas e ineficazes.

O resultado desta reunião foi tornado público na comunicação social e respectivos sites pelas associações reivindicantes, através de um comunicado conjunto.

(V. Anexo 1, ficha 22)

### Propostas do GVFNS para promoção da bicicleta como meio de transporte

No início de 2013 e com base nos princípios referidos anteriormente, começou a ser desenvolvida no GVFNS uma planta aberta com a definição das ligações que, intuitivamente, se caracterizassem pela sua utilidade, oportunidade de execução e boa relação custo/benefício.

Concluiu-se que sete percursos definidos eram coincidentes com percursos definidos pela FPCUB na sua Carta Ciclável, o que atesta a razoabilidade dos mesmos. Destes, quatro apresentam estudo prévio desenvolvido, carecendo os restantes três de desenvolvimento ao nível de projecto.

O GVFNS assumiu ainda a coordenação de dois estudos, propostos e em desenvolvimento por entidades externas (Junta de Freguesia da Penha de França e NOVA – Núcleo Operativo do Vale de Alcântara), visando a implementação de percursos cicláveis para a Rua Morais Soares/Av. General Roçadas e para a Av. 24 de Julho, respectivamente.

Na sequência do trabalho desenvolvido, foi implementado nas vias laterais da Av. da Liberdade um percurso partilhado, porém segregado nos cruzamentos, representando este a primeira implementação de um percurso de acordo com os princípios atrás referidos.

(V. Anexo 1, ficha 10)

Fig.1 - Cruzamento entre a Avenida da Liberdade e a Rua Alexandre Herculano.

### Estacionamento de bicicletas

Os suportes para estacionamento de bicicletas existentes têm sido implementados pelo município quer em locais convenientes à rede de percursos e corredores, quer obedecendo a pedidos pontuais de entidades públicas e privadas.

Encontra-se em estudo, na DMMT a implantação de novos suportes de estacionamento, foi solicitado às UIT's dados sobre a procura e localizações preferenciais, sendo certo que deverá ocorrer na via, em prejuízo de lugares de estacionamento automóvel.

No que ao estacionamento de longa duração diz respeito, encontra-se em preparação um concurso para a implementação de boxes em 6 dos principais interfaces da cidade, tendo a DMMT enviado à EMEL, em 2013, uma proposta relativa a este assunto. Pretende-se, com esta solução, incentivar a intermodalidade, esperando-se que a complementaridade entre os transportes públicos e a bicicleta motive a utilização de ambos os modos.

No âmbito do protocolo celebrado, em Dezembro de 2012, entre a CML, a EMEL e a MUBI, para a implementação do projecto "Selo de reconhecimento/instituição amiga das bicicletas", ficou estabelecido o compromisso de coordenação entre as referidas entidades, no sentido de serem definidos locais de parqueamento de bicicletas na via pública, em substituição de lugares de estacionamento automóvel tarifados e não tarifados, com o limite de 10 por cada Zona de Estacionamento de Duração Limitada (ZEDL), excepto em situações específicas consideradas inadequadas pela EMEL.

(V. Anexo 1, fichas 11 e 12)

### Bicicletas partilhadas

A existência de um sistema de partilha de bicicletas é fundamental para promoção da bicicleta como meio de transporte de curtas distâncias, permitindo encará-la como um transporte público, em igualdade com o autocarro, comboio e metro. É ainda uma peça fundamental para a promoção dos transportes colectivos já que amplia o seu raio de acção. Numa cidade com declives, o desenvolvimento de uma rede de bicicletas partilhadas reveste-se de particular importância, já que permite que, ao longo do dia, apenas parte dos trajectos sejam realizados deste modo, ampliando a flexibilidade do sistema.

Consciente desta importância, a CML lançou, em 2008, (V. PP/3119 4º Vol- DMPCST/DSRT) um concurso público para a exploração de uma rede de bicicletas partilhadas: BICLIS. Apesar da existência de candidatos, o concurso foi cancelado tendo em conta os encargos que daí resultariam para a CML.

O serviço de bicicletas partilhadas "B'ina - Estacione e siga caminho", já implementado, destina-se a assinantes dos parques EMEL, que estacionem o carro num dos Parques EMEL e pretendam utilizar a bicicleta nas suas deslocações de curta deslocação quer para o trabalho, quer, simplesmente, por lazer. O sucesso deste serviço é limitado, seja pela falta de divulgação, seja pelos preços praticados.

Em 2013 foi aprovada a proposta da EMEL para a implementação de uma rede de bicicletas eléctricas partilhadas, constituída por 110 bicicletas eléctricas (podendo o número evoluir até 150), disponibilizadas a partir de 20 estações. Esta iniciativa visa contribuir para a promoção da bicicleta como meio de transporte complementar, reforçando o papel da EMEL como empresa municipal ligada não apenas ao estacionamento mas também à mobilidade. As bicicletas deverão estar disponíveis no início de 2014, a partir de estações localizadas no espaço público, cobrindo essencialmente a zona do eixo central.

(V. Anexo 1, fichas 13 e 14)

### Documentos estratégicos

Da leitura dos vários documentos estratégicos recentemente elaborados pela CML - donde se destaca a Carta Estratégica 2010/2024, o Relatório da Proposta do PDM, o documento LX-Europa 2020 e o Programa para o Governo da Cidade de Lisboa 2013/2017 e o as Grandes Opções do Plano 2014/2017 é possível constatar a crescente importância dada ao papel da bicicleta como modo de transporte.

Concluiu-se, contudo, que as intenções vertidas nestes documentos não encontram suficiente eco na tomada de medidas que garantam a implementação das mesmas. Os esforços que têm sido realizados são avulsos, carecendo de uma estratégia integrada que permita levar a bom porto os

objectivos traçados, não se encontrando, ainda, em desenvolvimento o Regulamento de Modos Suaves para o qual o PDM remete, nem qualquer plano de mobilidade ciclável.

(V. Anexo 1, fichas 15, 16 e 17)

### Lisboa Ciclável

O site lisboaciclavel.cm-lisboa.pt destina-se à divulgação de informações sobre a localização das vias e percursos cicláveis e parques de estacionamento para bicicletas. A informação disponível não se encontra actualizada.

(V. Anexo 1, ficha 18)

## 2 - CONCLUSÕES

Pese embora a notável evolução verificada na mobilidade ciclável nos últimos 13 anos e a existência de condições para que esta se acentue nos anos vindouros, conclui-se que as medidas, estratégias e estudos elaborados carecem quer de articulação, quer de continuidade.

Desde logo, verifica-se que os estudos elaborados interna e externamente raramente se traduzem em resultados práticos, parecendo ignorar o trabalho anteriormente realizado e, de igual modo, se perder após a sua conclusão.

Por outro lado, responsabilizam-se, beneficamente, os IGT's pela inclusão de percursos cicláveis, não lhes sendo, contudo, dada uma orientação relativa à cidade no seu conjunto, já que nem o PDM nem nenhum outro instrumento indica qual a rede de mobilidade ciclável utilitária que a cidade pretende ver implementada.

Verifica-se ainda que os critérios regulamentados são insuficientes para garantir a boa implementação da rede, quer esta dependa de projectos externos ou internos. Embora a bicicleta seja já, felizmente, considerada em projectos de diversa ordem, as propostas são desenvolvidas ou acompanhados por diferentes direcções municipais, não existindo uma metodologia que assegure a inclusão coerente das melhores práticas.

Por fim e embora se realce o notório trabalho realizado pelo Pelouro do Ambiente e a importância do fechamento da Rede de Percursos e Corredores de forma coerente, defende-se que algumas das suas soluções-tipo devem ser revistas, sob pena de se construir uma rede cuja atractividade e utilidade fique aquém do seu enorme potencial.

Concluiu-se que o trabalho realizado e a rede implementada são um óptimo ponto de partida para o desenvolvimento de um Plano de Mobilidade Ciclável, que se crê indispensável e urgente, numa cidade que tem, contrariamente à percepção geral, um enorme potencial ciclável e que, de acordo com os seus documentos estratégicos, pretende explorá-lo.

A promoção da bicicleta como meio de transporte em meio urbano é essencial a uma Lisboa mais sustentável, com melhor ambiente urbano, que proporciona aos seus habitantes uma boa qualidade de vida e aos seus visitantes uma grande experiência.

É, enfim, essencial a uma Lisboa repleta de passado e que, se pretende, cheia de futuro!

Jorge Repolho(Arq.º) Paula Bastos (Eng.ª); Rita Castel'Branco (Arq.ª)

A bicicleta como meio de transporte em Lisboa

# Proposta para a elaboração do Plano de Mobilidade Ciclável

# Proposta para a Elaboração do Plano de Mobilidade Ciclável

## Introdução

A aposta na bicicleta como meio de transporte em meio urbano depende da urgente definição de uma rede ciclável, articulada com os restantes modos de transporte e integrada numa estratégia de mobilidade para a cidade.

Conforme explana o Pré-diagnóstico, este trabalho não tem sido realizado de forma sistemática, mas antes através de acções pouco integradas entre si, verificando-se que muitos dos estudos realizados careceram de seguimento e que as opções estratégicas definidas pela autarquia permanecem sem uma componente prática que garanta a sua persecução.

Este contexto remete-nos para a necessidade de um **Plano de Mobilidade Ciclável (PMC),** crendo-se que só este poderá garantir que a rede ciclável se desenvolve de forma coerente desde o planeamento até à execução, comprometendo os diversos serviços com um modo de actuação sistemático (a ser entendido como um apoio e não como uma limitação) e fazer perdurar no tempo uma estratégia de longo prazo.

Em concreto, o **Plano de Mobilidade Ciclável** proposto terá como meta:

**Integrar a bicicleta como uma opção sustentável, segura e funcional na mobilidade urbana diária de Lisboa, aumentando a sua participação na repartição modal.**

Para tal, é indispensável:

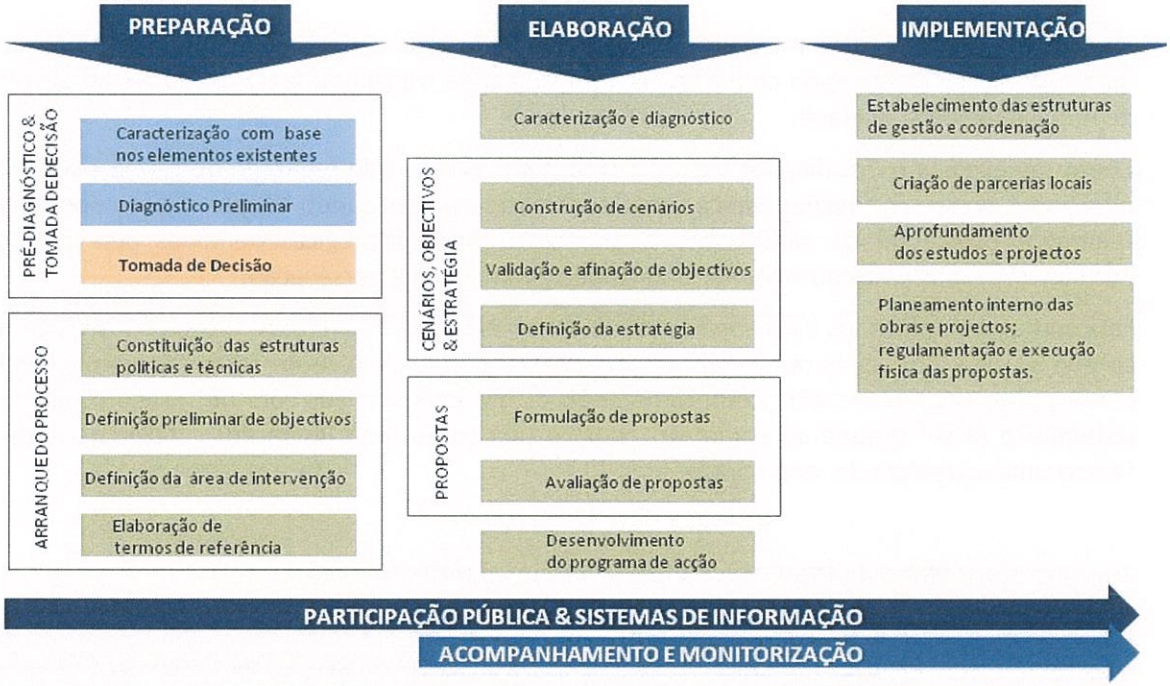
- definir os utilizadores que se pretende captar e orientar o plano para esse objectivo
- definir percursos e prioridades com base em critérios mensuráveis
- definir perfis e soluções que reflitam as melhores práticas internacionais
- garantir um compromisso alargado quanto às opções adoptadas
- planear a execução e o financiamento da rede proposta

Devendo o documento final consagrar:

- O planeamento e desenho de uma rede ciclável hierarquizada, segura e eficaz, definida em estreita articulação com os restantes modos de transportes e tendo por base a rede viária existente e desejada.
- A adequação e desenvolvimento da normativa local vigente, tendo como objectivo a promoção da bicicleta como meio de transporte.

## 1 - METODOLOGIA DO PLANO

A metodologia proposta para a elaboração do PMC assenta no desenvolvimento indicado pelo IMTT para Planos de Mobilidade e Transportes, a qual é constituído por três fases sequenciais – **Preparação, Elaboração e Implementação do Plano** - que serão acompanhadas por um modelo de **Participação Pública** e uma estrutura de **Monitorização** eficazes, de acordo com o seguinte quadro:


PREPARAÇÃO
ELABORAÇÃO
IMPLEMENTAÇÃO
PRÉ-DIAGNÓSTICO & TOMADA DEDECISÃO
Caracterização com base nos elementos existentes
Diagnóstico Preliminar
Tomada de Decisão
ARRANQUEDO PROCESSO
Constituição das estruturas politicas e técnicas
Definição preliminar de objectivos
Definição da área de intervenção
Elaboração de termos de referência
Caracterização e diagnóstico
CENÁRIOS, OBJECTIVOS & ESTRATÉGIA
Construção de cenários
Validação e afinação de objectivos
Definição da estratégia
PROPOSTAS
Formulação de propostas
Avaliação de propostas
Desenvolvimento do programa de acção
Estabelecimento das estruturas de gestão e coordenação
Criação de parcerias locais
Aprofundamento dos estudos e projectos
Planeamento interno das obras e projectos; regulamentação e execução fisica das propostas.
PARTICIPAÇÃO PÚBLICA & SISTEMAS DE INFORMAÇÃO
ACOMPANHAMENTO E MONITORIZAÇÃO

Fonte: Guia para a elaboração de Planos de Mobilidade e transportes – Pacote da Mobilidade IMTT, Março de 2011

### Prazos para a elaboração do PMC

O prazo de elaboração do PMC depende de vários factores, como a complexidade das questões de mobilidade, dos conteúdos e dos recursos humanos e materiais afectos ao Plano. O prazo máximo desejável para a sua elaboração deve ser de 2 anos.

Deverá ser elaborado um planeamento detalhado para a realização de cada uma das fases, tendo em consideração a conclusão dos trabalhos no período temporal acima mencionado.

### Estrutura política e técnica

A definição das estruturas políticas e técnicas a envolver no desenvolvimento do plano deve ter por base a identificação de todos os actores com relevância na gestão e organização da mobilidade.

De acordo com o IMTT, o plano dependerá de uma Comissão Executiva (CE) que validará politicamente os principais objectivos e linhas de acção, bem como os resultados e adaptações necessárias. Deverá ainda contar com uma Comissão de Acompanhamento (CA), composta pelas entidades relevantes a quem caberá dar parecer sobre determinadas áreas.

Por fim, a elaboração do PMC deverá ficar a cargo de uma Equipa Técnica (ET) pluridisciplinar, devendo ser prevista uma adequada afetação de recursos tendo em conta o prazo para a sua concretização e o programa de trabalhos.

### Calendarização e Comunicação

Deverá ser apresentado, na proposta metodológica, um cronograma detalhado de cada etapa, principais tarefas e proposta das reuniões necessárias para a sua elaboração. Esta calendarização deverá incluir:

- As reuniões de progresso com o Grupo Técnico de Trabalho;
- As reuniões com as restantes Estruturas de Acompanhamento;
- Os momentos de validação das várias etapas;
- Os documentos a entregar;
- Os momentos de participação pública.

### Financiamento

Parte dos estudos poderão ser incluídos nos trabalhos a desenvolver no âmbito do projecto Cycle Cities, a decorrer desde 2012 e que prevê financiamento para a elaboração de estudos nesta área.

Evidencia-se ainda a possibilidade de recurso a financiamento para o desenvolvimento do plano, estudos associados e implementação de propostas através **dos fundos comunitários** QEC, para os quais o documento LX-Europa 2020 se apresenta como forte contributo nas negociações.

## 2 – ESTADO ACTUAL DOS TRABALHOS

Até ao momento foi efetuada a primeira parte do Pré-diagnóstico (Caracterização com base nos elementos existentes e Diagnóstico Preliminar).

Concluiu-se que, embora dispersos, os estudos desenvolvidos ao longo dos anos podem e devem ser considerados como um **ponto de partida válido**, tanto mais que se verifica que as diversas propostas de rede apresentam enorme coincidência nos percursos, existindo igualmente muito trabalho realizado ao nível da legislação.

Chama-se, contudo, a atenção para a necessidade de se observar as práticas correntes nos países onde a bicicleta está fortemente implantada, devendo as propostas basear-se nessa experiência, amplamente documentada em **manuais de boas práticas e planos de mobilidade ciclável.**

Foram ainda, na fase de preparação, definidos alguns objetivos estratégicos de apoio à Tomada de Decisão sobre a elaboração do PMC.

**Caso se opte pela elaboração do plano, será necessário, em seguida:**

- Definir a estrutura política e técnica;
- Definir os objectivos estratégicos que se pretende vir a alcançar;
- Elaborar os Termos de Referência;

**Seguindo-se uma fase de caracterização e diagnóstico mais exaustiva, na qual importa analisar:**

- Potencialidades e condicionantes para o uso da bicicleta;
- Indicadores de monitorização;
- Tipo de utilizadores passíveis de captar;

- Ocupação do território;
- Rede ciclável e estacionamento existente;
- Sistema de transportes;
- Rede viária existente e desejada;

Jorge Repolho(Arq.º) Paula Bastos (Eng.ª) Rita Castel'Branco (Arq.ª)

A bicicleta como meio de transporte urbano em Lisboa

# Fichas de Caracterização

A bicicleta como meio de transporte em Lisboa

# Fichas de caracterização


FICHA 1.a PLANO DA REDE CICLÁVEL DE LISBOA - ESTUDO PRÉVIO (PROTOCOLO I.S.A./A.D.I.SA. – CML/DMPGU/DPU)

FICHA 1.b PLANO DA REDE CICLÁVEL DE LISBOA - ESTUDO PRÉVIO (PLANTAS E DEFINIÇÕES)

FICHA 2 PROJETO "GREEN ANCHOR – CULTOUR" PARCERIA ENTRE LNEC/TOI/IST e CML (DPU/DPI, DPU/DOEP e DAEV)

FICHA 3 REDE DE PERCURSOS E CORREDORES - CML/DMAU/DEP

FICHA 4 PRINCIPIOS E ORIENTAÇÕES PARA A ELABORAÇÃO DE UMA CARTA CICLÁVEL - FPCUB

FICHA 5 PROJETO "BENFICA CICLÁVEL" - FPCU

FICHA 6 PROJECTO "CYCLECITIES"

FICHA 7 INSTRUMENTOS DE GESTÃO TERRITORIAL – PDM

FICHA 8 INSTRUMENTOS DE GESTÃO TERRITORIAL – PU / PP

FICHA 9 REGULAMENTO MUNICIPAL DE URBANIZAÇÃO E EDIFICAÇÃO DE LISBOA

FICHA 10 PERCURSOS DEFINIDOS PELO GVFNS

FICHA 11 ESTACIONAMENTO DE CURTA/MÉDIA/LONGA DURAÇÃO

FICHA 12 PROTOCOLO MUBI/EMEL/CML - SELO EMPRESA AMIGA DA BICICLETA

FICHA 13 UTILIZAÇÃO DE BICICLETAS A PARTIR DE PARQUES DE ESTACIONAMENTO DA EMEL

FICHA 14 REDE DE BICICLETAS ELÉCTRICAS PARTILHADAS (DELIBERAÇÃO N.º 300/CM/2013)

FICHA 15 CARTA ESTRATÉGICA 2010/2024

FICHA 16 PROGRAMA DO GOVERNO DA CIDADE DE LISBOA 2013/2017

FICHA 17 LX – EUROPA 2020 – LISBOA NO QUADRO DO PRÓXIMO PERIODO DE PROGRAMAÇÃO EUROPEIA

FICHA 18 LISBOA CICLÁVEL

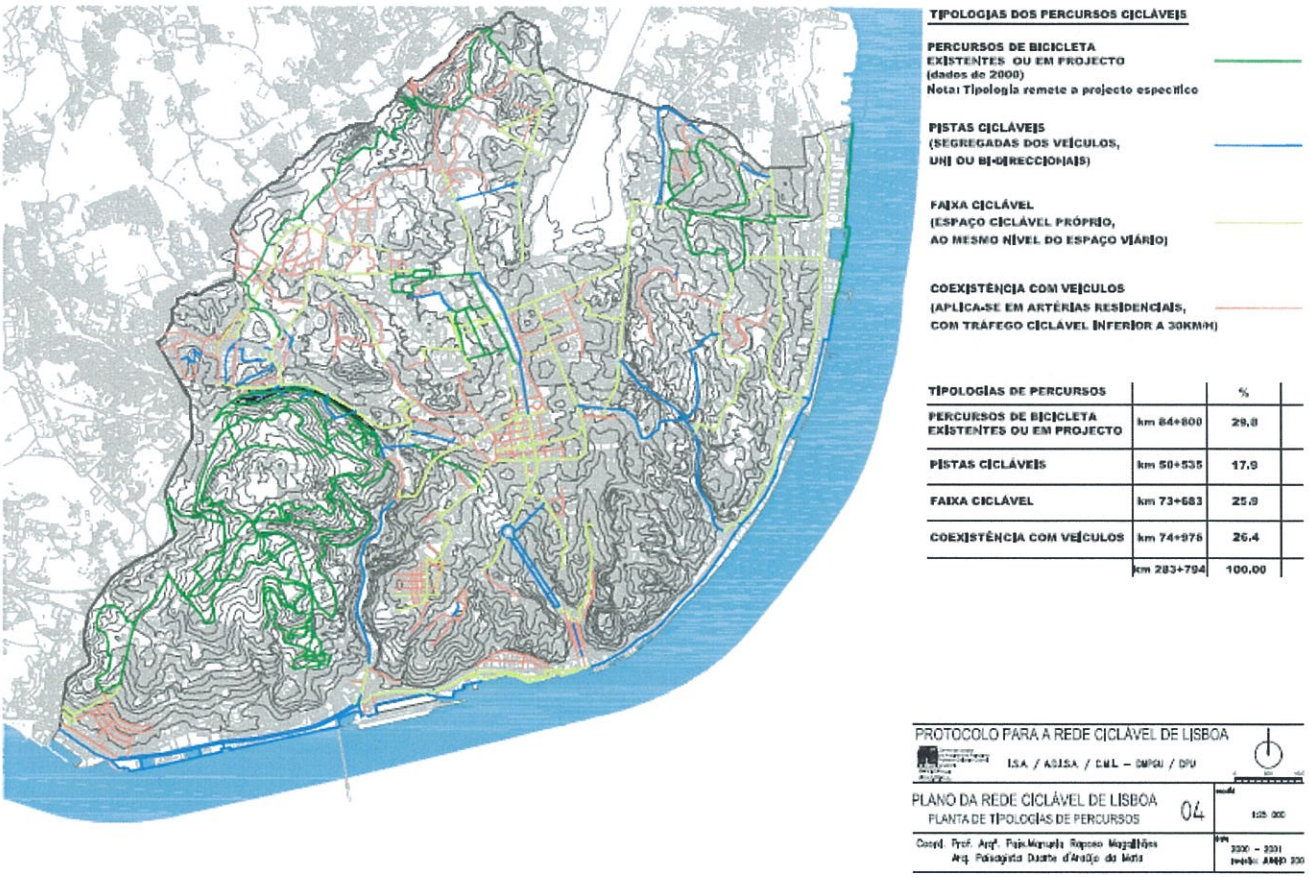
FICHA 19 ESTUDO DE REORDENAMENTO E REQUALIFICAÇÃO DAS INTERFACES DE LISBOA

FICHA 20 REDE CICLÁVEL DE LISBOA NO PERIODO 2007-2013 – RELATÓRIO DE AVALIAÇÃO DA OCUPAÇÃO DE ESPAÇOS PEDONAIS

FICHA 21 ORÇAMENTO PARTICIPATIVO - ESCADAS AMIGAS DAS BICICLETAS

FICHA 22 COMUNICADO FPCUB, MUBI E ACA-M

**PLANO DA REDE CICLÁVEL DE LISBOA - ESTUDO PRÉVIO** (PROTOCOLO I.S.A[1]./A.D.I.SA.[2] – CML/DMPGU[3]/DPU[4]) 2000-2007 FICHA 1.a


TIPOLOGIAS DOS PERCURSOS CICLÁVEIS
PERCURSOS DE BICICLETA EXISTENTES OU EM PROJECTO (dados de 2000)
Nota: Tipologia remete a projecto específico
PISTAS CICLÁVEIS (SEGREGADAS DOS VEÍCULOS, UNI OU BI-DIRECCIONAIS)
FAIXA CICLÁVEL (ESPAÇO CICLÁVEL PRÓPRIO, AO MESMO NÍVEL DO ESPAÇO VIÁRIO)
COEXISTÊNCIA COM VEÍCULOS (APLICA-SE EM ARTÉRIAS RESIDENCIAIS, COM TRÁFEGO CICLÁVEL INFERIOR A 30KM/H)

| TIPOLOGIAS DE PERCURSOS | | % |
|---|---|---|
| PERCURSOS DE BICICLETA EXISTENTES OU EM PROJECTO | km 84+800 | 29,8 |
| PISTAS CICLÁVEIS | km 50+535 | 17,9 |
| FAIXA CICLÁVEL | km 73+683 | 25,9 |
| COEXISTÊNCIA COM VEÍCULOS | km 74+976 | 26,4 |
| | km 283+794 | 100,00 |

PROTOCOLO PARA A REDE CICLÁVEL DE LISBOA
I.S.A. / A.D.I.S.A. / C.M.L. – DMPGU / DPU

PLANO DA REDE CICLÁVEL DE LISBOA 04
PLANTA DE TIPOLOGIAS DE PERCURSOS

Coord. Prof. Arqª. Paisagista Maria Manuela Raposo Magalhães
Arq. Paisagista Duarte d'Araújo da Mota

2000 – 2001

PLANTA 04 - TIPOLOGIA DE PERCURSOS
http://www.isa.utl.pt/ceap/ciclovias/lisboa/ceap-04-rede-ciclavel-lisboa2007-tipologia.pdf

"Neste projecto, a utilização da bicicleta é encarada como um meio de transporte de uso quotidiano, muito mais do que um modo de recreio e lazer, funcionando na ligação aos equipamentos colectivos e interfaces de transporte, aproveitando o facto de ser o veículo mais competitivo nas deslocações de curta distância (até 3km), contribuindo para a redução do número de automóveis a circular em Lisboa e para as emissões de CO2.

A Rede Ciclável constitui um instrumento que não pode ser encarada isoladamente, mas sim em ligação estreita com os elementos da Paisagem, com os equipamentos que se pretende ligar e ainda com as componentes susceptíveis de lhe conferirem bons níveis de qualidade ambiental.

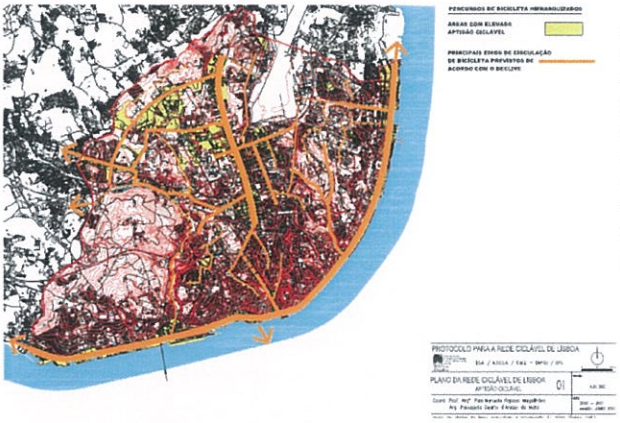
Nesta perspectiva, a Rede Ciclável, que em abstracto constitui uma linha da Paisagem, tem que ser planeada, não só em função das suas próprias características (baixo declive e demais normativa inerente à segurança e conforto dos seus utilizadores), como também em função de todos os elementos que se pretendem servir, nomeadamente os equipamentos colectivos (educativos, culturais, desportivos, de saúde, entre outros), as interfaces de transporte público e os elementos patrimoniais, construídos ou naturais.

Por outro lado, como linha que percorre toda a Cidade, nas áreas passíveis de serem cicláveis, pretende-se que, sempre que possível, se desenvolva ao longo da Estrutura Ecológica Municipal que, por sua vez, constitui uma importante componente da sustentabilidade do território.

A Rede Ciclável contribui para o enriquecimento e para a diversificação da Estrutura Ecológica Municipal, quer na sua vertente não-construida como igualmente na sua relação com o meio edificado.

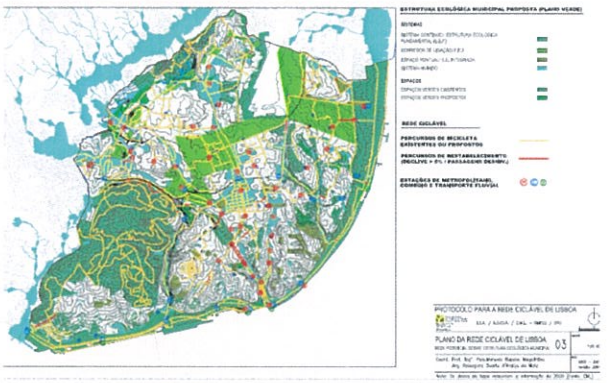
A Rede Ciclável deverá assumir carácter jurídico, contribuindo com elementos de decisão aos espaços por ela abrangida. A implementação de percursos cicláveis trata-se de um processo integrado de criação de espaços adequados à circulação por bicicleta, úteis, em articulação com equipamentos e com interfaces de transporte público. Em termos gerais, o objectivo é proporcionar espaço em segurança para a circulação de bicicletas, quer através da adequação de artérias viárias (e de caminhos) existentes como através da construção de novas infra-estruturas. Nas intercepções, dever-se-á prestar cuidadosa atenção à segurança dos utilizadores, assim como aos aspectos de sinalização e informação. A Rede Ciclável tem que ser complementada com equipamentos de estacionamento confortáveis e seguros assim como de um Plano de Gestão e Monitorização para garantia da implementação de melhorias na infra-estrutura, fomento no aumento de utilizadores e ainda criação de instrumentos de promoção da sua utilização, como por exemplo um sistema de bicicletas público (gratuito ou pago)."

**PLANO DA REDE CICLÁVEL DE LISBOA - ESTUDO PRÉVIO** (PLANTAS E DEFINIÇÕES) FICHA 1.b



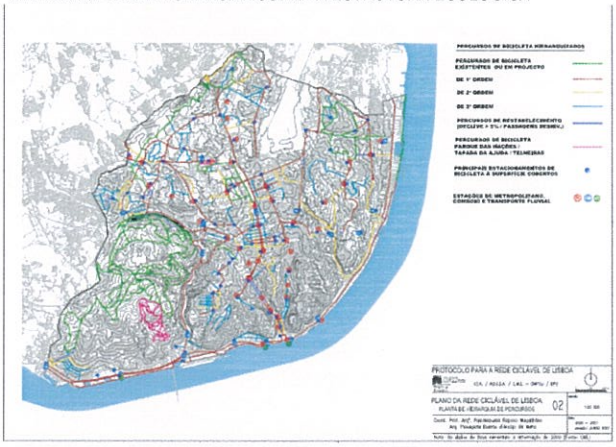
PLANTA 01 - APTIDÃO CICLÁVEL

A **Aptidão Ciclável** representa a avaliação da rede rodoviária e de caminhos existentes ou propostos, no que respeita ao seu declive longitudinal, de modo a seleccionar todos os percursos que oferecem condições de declive para serem cicláveis sob o ponto de vista do conforto.
A utilização da rede viária como ponto de partida para a elaboração do Plano Ciclável, constitui uma opção e um factor forte na potenciação da sua implementação, uma vez que o objecto alvo de trabalho se encontra no domínio do espaço público.



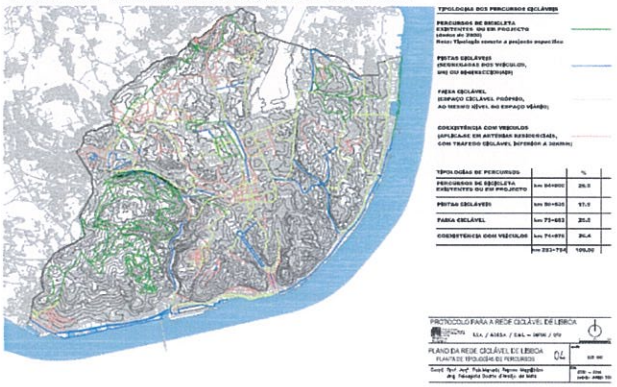
PLANTA 03 - REDE POTENCIAL SOBRE A ESTRUTURA ECOLÓGICA

A **Rede Ciclável Potencial** é uma peça técnica que representa todos os percursos cicláveis possíveis numa determinada área, integrando os vários aspectos relacionados com a própria funcionalidade da estrutura ciclável.
A delimitação da Rede Ciclável Potencial baseia-se em pressupostos fundamentais de base para a funcionalidade da Rede Ciclável, nomeadamente o declive ciclável, a continuidade da rede e a importância das ligações que esta proporciona, nomeadamente a intermodalidade com o transporte público.
,



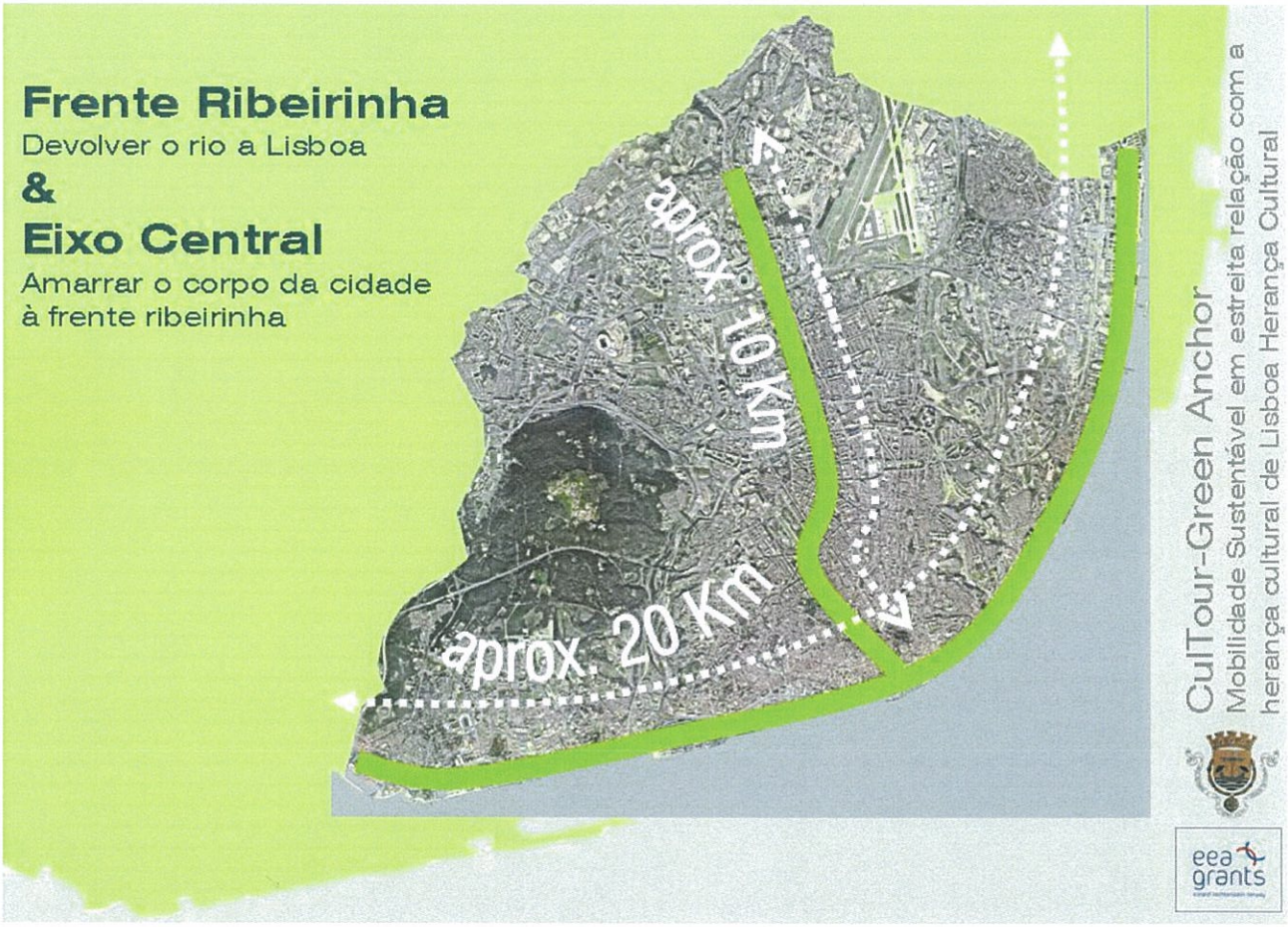
PLANTA 02 - REDE DE HIERARQUI DE PERCURSOS

**A Rede Ciclável Hierarquizada** corresponde a um processo de interpretação e avaliação da Rede Ciclável Potencial. A Hierarquia proposta é a seguinte:
**Percursos de 1ª ordem**: constituída por grandes Eixos Cicláveis; permitindo estabelecer percursos contínuos de grande extensão e em vários casos estabelecer ligação com os outros Concelhos limítrofes;
**Percursos de 2ª ordem**: constituída por percursos complementares com os de 1ª ordem; permitem estabelecer ligações importantes a uma escala mais local, entre diferentes pontos e equipamentos;
**Percursos de 3ª ordem**: com carácter de distribuição local; possui continuidades menores e necessita de estar em articulação com as outras classes para poder servir percursos mais abrangentes;
**Percursos de restabelecimento**: constituídos por pequenos troços com declive superior a 5%, mas cuja existência permite a criação de continuidade a um eixo.



PLANTA 04- REDE DE TIPOLOGIAS DE PERCURSOS

**Sobre as Tipologias de percursos previstos:**
**Tipologia em coexistência bicicletas – automóveis**, associada a ruas de tráfego local, onde a aplicação de medidas de gestão de tráfego pelo design urbano deverão permitir a circulação conjunta, em máxima segurança, de bicicletas e peões.
**Tipologia em coexistência bicicletas – peões**, em situações onde se entenda, por um lado, ser preferível a não coexistência com o tráfego automóvel, e por outro, onde seja adequado, pelo número de utilizadores em causa, uma convivência entre peões e ciclistas (caso de percursos em zonas verdes). Esta convivência não significa, porém, que não se crie espaço próprio (em pista) para as bicicletas, considerando a segurança pedonal.
**Tipologia de separação entre bicicletas e os outros utilizadores** (peões e automóveis), tratando-se de situações de segregação total do espaço, sendo criado um espaço ciclável próprio – em Faixa ou em Pista.



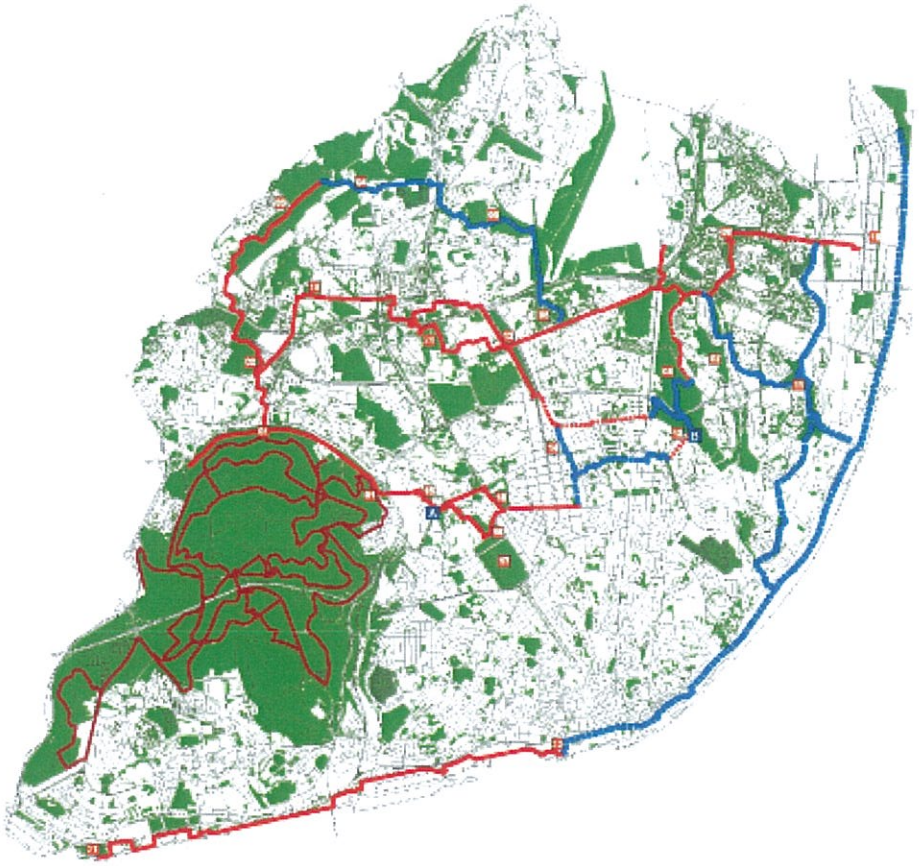

DMPU/DPI – PASTA 45 – I VOLUME - CANDIDATURAS

"Deseja-se alcançar um efeito de ciclo positivo (tipo "bola de neve"), capaz de inverter a actual tendência, sendo intenção do Green Anchor a aplicação no território de Lisboa dos propósitos do Cultour, o qual intenta a promoção de uma cultura de mobilidade urbana sustentável aliada à valorização da imagem da cidade e à preservação da sua herança histórico-cultural. Em termos práticos, considera-se objectivo último: a criação de condições favoráveis à escolha modal de um modo suave no maior número de deslocações urbanas possível.

Foram identificados os locais em que endemicamente existira um maior potencial de utilização (tendo essa análise sido baseada tanto em factores geográficos, como topográficos, de paisagem, histórico-culturais, económicos e sociais) com vista ao alcance dos seguintes propósitos:

- fomentar o uso da bicicleta como forma de desporto e de lazer ao ar livre
- incentivar hábitos de lazer que se transfiram para um uso quotidiano.
- **motivar o uso da bicicleta como meio de transporte para deslocações inferiores a 5km**
- fomentar a deslocação a pé em deslocações inferiores a 1,5km
- **fomentar o uso do TC ao facilitar o acesso ao mesmo através de modos suaves**"

**PERCURSOS E CORREDORES**
**Proposta de implementação**

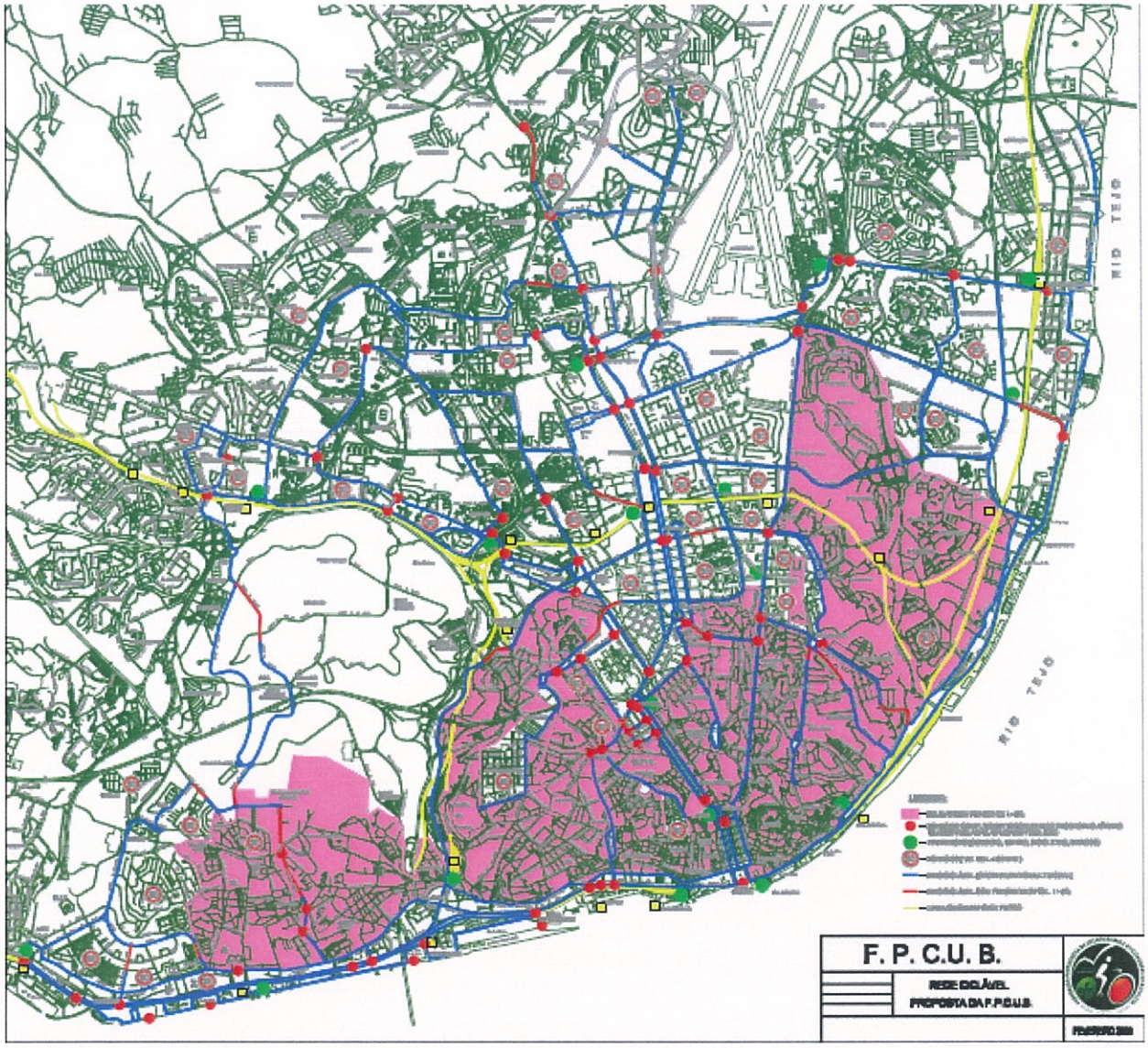


DMPU/DPI – PASTA 45 – I VOLUME - CANDIDATURAS

Pretendeu –se dotar Lisboa de equipamentos de apoio ao uso da bicicleta, nomeadamente infra-estruturas dedicadas, equipamentos de apoio ao estacionamento e ações de promoção e educação para o seu uso. Para a criação desta rede de percursos e corredores que ligue os principais parques e áreas verdes foi nomeado o grupo de trabalho coordenado pelo Arq.º João Castro que incluiu elementos de diversos serviços da CML:

GVSF[3]- Arq.º Duarte Mata
DPU[4] - Arq.º João Teixeira
DSRT[5]- Eng.º Rui Simão e Dr. Pedro Barreto
DMAU/DEP– Arq.º Rui Pires, Arq.ª Paula Alves,Arq.ª Maria José Fundevila, Arq.ªMaria João Jesus, Arq.ª Marta Baptista, Arq.ºJosé Eduardo Luiz e Arq.º Paulo Cardoso

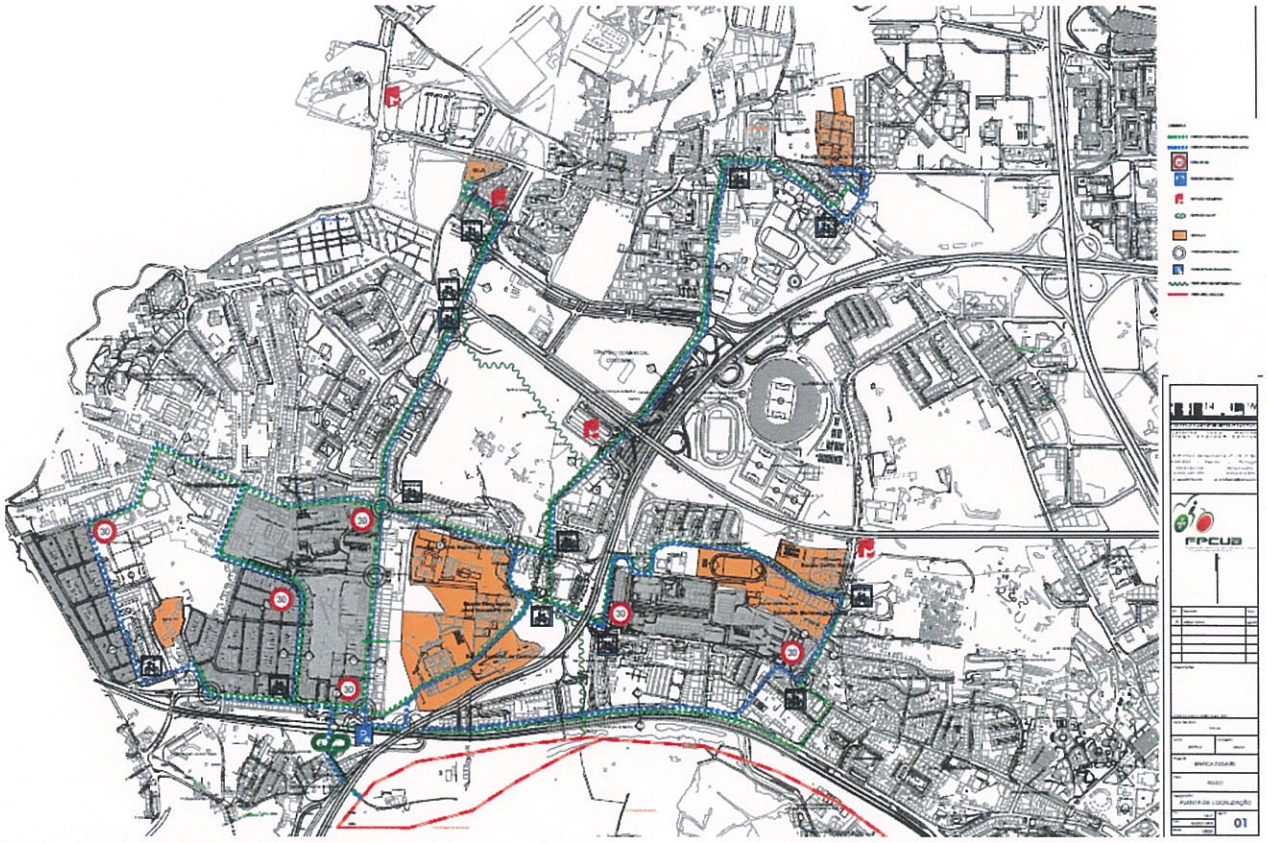
Foi ainda elaborado na DEP um caderno de soluções tipo para normalização dos projetos dos percursos e corredores.




http://www.fpcub.pt/files/documentos/RedeCiclavel/MAPA_CARTA_CICLAVEL.pdf

"A Carta Ciclável suporta o Esquema Director Ciclável que permitirá desenvolver parte dos princípios e objectivos que contribuem para uma mobilidade sustentável na cidade. O conteúdo do Esquema Director permitirá dotar os órgãos eleitos e os serviços técnicos dum quadro global de intervenção, identificando as prioridades, e programar os ordenamentos; assegurar a coordenação técnica dos ordenamentos e fixar orientações orçamentais tanto ao nível do investimento como do funcionamento…

……Para a concretização desta Carta Ciclável, procurar-se-á encontrar itinerários cicláveis que atravessem a cidade de forma segura, linear, contínua e confortável, enquanto para cada um dos bairros, procurar-se-á desenvolver nas zonas 30 e nos esquemas de circulação de atravessamento, a integração do modo bicicleta através da regularização dos percursos por forma a que os automobilistas respeitem a circulação dos outros modos, seja a bicicleta, o peão ou o TC. A cidade de Lisboa tem a particularidade de grandes áreas ocupadas se situarem em terreno plano e ondulado, enquanto outras áreas, as do seu casco histórico, se situarem em terreno mais acidentado, montanhoso, definidas em "gargantas" de desfiladeiros e "colinas". Em qualquer dos casos, **a Carta Ciclável pode cobrir grande parte da cidade, assinalando as características de cada percurso. Estas características devem assinalar, por um lado, as condições físicas e geométricas (de modo a que seja possível realizar etapas atractivas e evitar** desníveis excessivos) e, por outro lado, **as características de tráfego (circulação e** estacionamento) mas, sempre no princípio e pressuposto de que a integração e a partilha de espaço entre os modos de transporte da cidade é possível, ou seja, criar uma cultura de mobilidade sustentável."



PROCESSO PRIVATIVO N.º 3119 (4ºVOLUME)

" "Benfica Ciclável" é um projecto de acalmia de tráfego que permite tornar os bairros e as zonas, locais mais seguros, com prioridade ao peão e ao transporte público, em detrimento do uso excessivo do automóvel, serão concretizadas as "**zonas trinta**", de circulação rodoviária à velocidade máxima inferior a 30 km/h, dando efectiva segurança às pessoas e bicicletas na circulação na via pública. Ora, a escolha da freguesia de Benfica residiu em duas razões essenciais: por um lado, a elevada **população escolar** e diversidade geográfica de escolas e consequentemente, a necessidade de aumentar a segurança de circulação pedonal e rodoviária e, por outro lado, a **topografia do território**, cujo terreno é praticamente plano e/ou ondulado, com pequenas diferenças de cotas mas, cujos acessos nos casos mais acentuados de apenas algumas dezenas de metros, são possíveis de vencer em bicicleta.
O projecto tem duas vertentes: a primeira, **a informação e a sensibilização**, em geral junto da população e, em particular, da população jovem e escolar, da importância da utilização da bicicleta em circuitos urbanos; a segunda, a demonstração, através dos **circuitos de ligação entre os modos de transporte colectivo e as escolas**, de que é possível promover a mobilidade sustentável e criar condições para a sua multiplicação pelos outros bairros de Lisboa e de todas as cidades do País...

...Neste sentido, apresenta-se "Benfica Ciclável" como um projecto capaz de permitir o uso partilhado de bicicletas e os transportes públicos pesados, através da utilização da infra-estrutura rodoviária e equipamentos, abrangendo preferencialmente a população escolar e unindo o vasto parque escolar de Benfica com as estações do Metro e da Refer.

...Por outro lado, "Benfica Ciclável" poderá criar exemplos e condições para a sua replicação pelos outros bairros de Lisboa e até de todas as cidades do País, contribuindo para desmistificar a ideia de que Lisboa "não é para andar de bicicleta", dando exemplos concretos de como se pode utilizar a bicicleta em meio urbano nas deslocações urbanas "casa-trabalho-casa", "casa-lazer-casa", "casa-escola-casa" e em puro lazer. Deste modo, em Lisboa será possível afirmar daqui a dez anos que o uso da bicicleta terá uma quota de 10% nas deslocações urbanas...

Resultados e produtos esperados:
• Produção de um Plano de Pormenor de mobilidade sustentável baseado no modo pesado de transporte de pessoas e complementado no uso da bicicleta em segurança no meio urbano;
• Elaboração de dois manuais para utilizar em segurança a bicicleta em meio urbano e para que os condutores de automóveis e de táxis saibam articular-se em segurança com a bicicleta na via pública;
• Produção de três eventos mediáticos para divulgar a utilização de bicicletas em meio urbano;
• Sensibilização da população para as questões da mobilidade sustentável e de práticas mais saudáveis de exercício físico de modo a garantir o aumento de saúde pública;
• Diminuição do uso do automóvel em pelo menos 1% ao ano, transferindo a mobilidade para o modo velocipédico;
• Replicação deste modelo para outros bairros de Lisboa e de cidades limítrofes bem como para aldeias, vilas e cidades de todo o País;..."

http://pt.cyclecities.eu/

**CYCLECITIES – »Cidades europeias integrando o uso da bicicleta nos sistemas de gestão da mobilidade sustentável»** é um projeto do Programa INTERREG IVC - o Programa de Cooperação Interregional, financiado pelo Fundo de Desenvolvimento Regional da União Europeia.

Oito parceiros de sete regiões europeias juntaram-se para cooperar numa iniciativa comum com vista a promover e aumentar o uso da bicicleta nos sistemas de gestão de mobilidade urbana. O objetivo geral do projeto CYCLECITIES é a transferências de experiências e o intercâmbio de boas práticas entre as várias cidades europeias envolvidas, bem como, a constituição de um capital de conhecimento no apoio à integração da bicicleta nos sistemas de gestão de mobilidade urbana, com o objetivo de melhorar as condições de circulação e o ambiente urbano.

O site CYCLECITIES oferece uma visão geral do projeto e da parceria. Está convidado a acompanhar as notícias e eventos do projeto, os resultados obtidos e a troca de experiências baseadas nas boas práticas relacionadas com a bicicleta e as políticas de gestão de mobilidade na Europa.

Objetivos operacionais do projeto CYCLECITIES:

Explorar (identificar, analisar, partilhar) práticas correntes nos sistemas de gestão da mobilidade urbana relacionados com o uso da bicicleta.

**Identificar, analisar e disponibilizar bons exemplos de gestão de mobilidade para a integração da bicicleta, promovendo a reorganização de mobilidade sustentável das cidades.**

**Identificar potencialidades, pontos fracos e oportunidades devidas à integração do modo ciclável na gestão da mobilidade das cidades Europeias.**

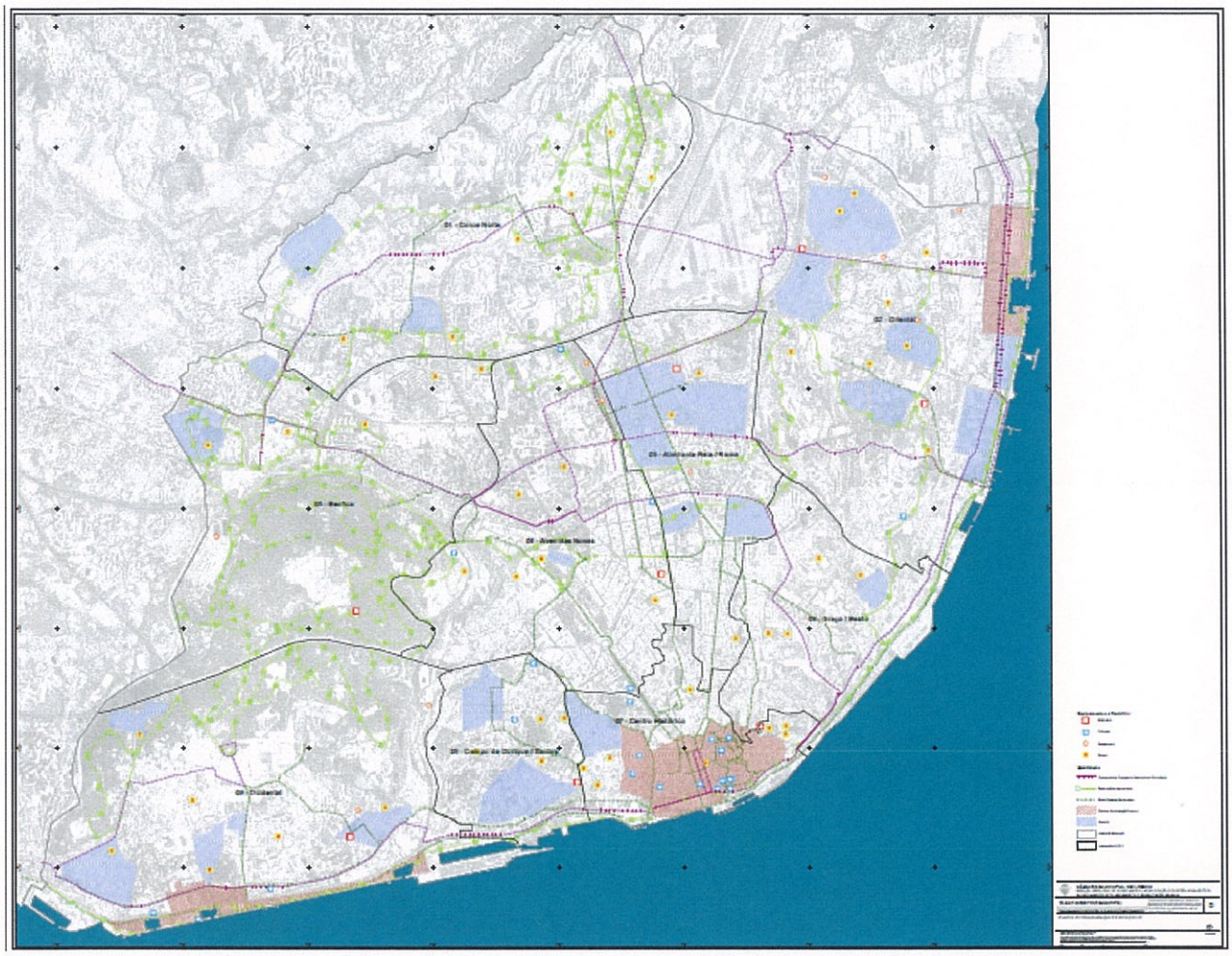
**Analisar a eficácia e os custos de infra-estruturas e operação do uso da bicicleta nas cidades Europeias.**

**Construir metodologias e instrumentos eficazes para a experimentação e potencial adoção da utilização da bicicleta na estratégia do transporte urbano.**

**Explorar, identificar e construir consenso sobre políticas e condições de enquadramento que possam contribuir para a adoção da bicicleta nos sistemas de gestão de mobilidade europeus.**

**Estabelecer uma base de experiências e conhecimento Europeus, sobre a temática, multilingue e de livre acesso.**

**Divulgar os resultados do projeto, as experiências de campo e boas práticas aumentando a consciência sobre os benefícios de integrar a bicicleta nos esquemas de gestão da mobilidade das cidades.**



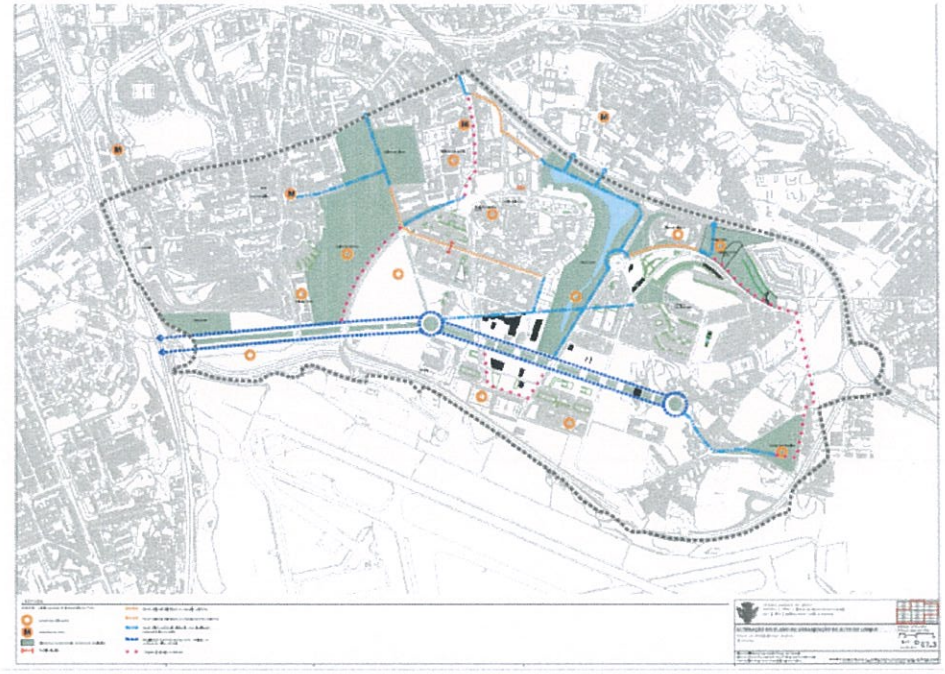
http://www.cm-Lisboa.pt/fileadmin/VIVER/Urbanismo/urbanismo/planeamento/pdm/vigor2/Programa_de_Execucao_e_Plano_de_Financiamento.pdf

**A rede de mobilidade suave, constitui uma componente nova do Plano Diretor Municipal** e que tem como objetivo promover a opção pelos modos suaves, com especial destaque para os modos pedonal e ciclável, devendo garantir o acesso aos principais geradores de viagens, tais como interfaces de transportes, equipamentos, zonas de comércio e de serviços e zonas residenciais densas.

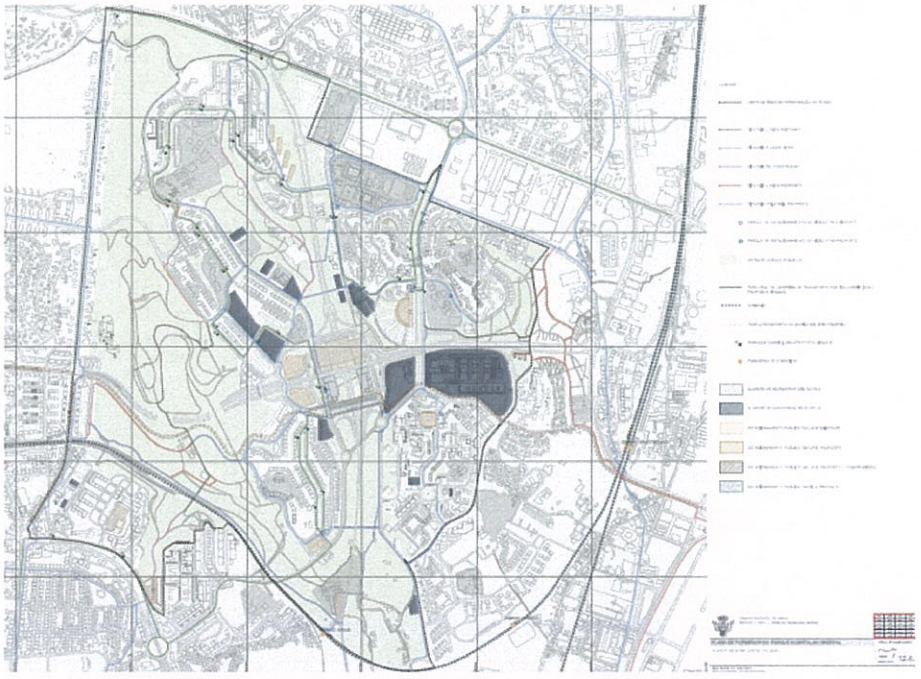
O PDML traduz, sob a forma de um modelo territorial e de um conjunto de regras (com carácter vinculativo transversal), entre outros, o objetivo de promover uma cidade ambientalmente sustentável e eficiente na forma como utiliza os recursos, incentivando a utilização de recursos renováveis, e aumentando a resiliência urbana através de um conjunto de opções territoriais, de entre as quais se **destacam a definição de um sistema integrado de acessibilidades, compreendendo a rede de mobilidade suave, o estacionamento, a rede de transportes públicos e a rede rodoviária** (Manual técnico do PDML).

É ainda referido no Manual Técnico que "*a **constituição e completamento progressivo desta rede devem ser feitos essencialmente através de planos de urbanização e de pormenor, assim como através de unidades de execução, os quais deverão observar as orientações estabelecidas** – designadamente a ligação aos geradores de procura relevantes, a continuidade das redes e a sua articulação com as redes de transporte coletivo e rodoviária- nos critérios de planeamento aplicáveis à rede ciclável constantes do Anexo VIII, onde se procede à sua hierarquização e caracterização em três tipologias: via banalizada, faixa ciclável e via ciclável e, finalmente, os parâmetros e critérios de dimensionamento que vierem a ser estabelecidos em regulamento municipal.*"

No artigo 71º do regulamento do PDM aprovado em Agosto de 2012, são definidos os objetivos, âmbito e dimensionamento da rede de modos suaves. No artigo 72º do regulamento do PDM aprovado em Agosto de 2012, são definidas as diretrizes para concretização de Zonas de moderação da circulação automóvel.



PLANTA DA REDE DE MOBILIDADE SUAVE DA ALTERAÇÃO AO PLANO DE URBANIZAÇÃO DA ALTA DE LISBOA



PLANTA DE MOBILIDADE CICLÁVEL – PLANO DE PORMENOR DO PARQUE HOSPITALAR ORIENTAL

..É ainda referido no Manual Técnico que "*a* ***constituição e completamento progressivo desta rede devem ser feitos essencialmente através de planos de urbanização e de pormenor, assim como através de unidades de execução, os quais deverão observar as orientações estabelecidas –*** *designadamente a ligação aos geradores de procura relevantes, a continuidade das redes e a sua articulação com as redes de transporte coletivo e rodoviária- nos critérios de planeamento aplicáveis à rede ciclável constantes do Anexo VIII, onde se procede à sua hierarquização e caracterização em três tipologias: via banalizada, faixa ciclável e via ciclável e, finalmente, os parâmetros e critérios de dimensionamento que vierem a ser estabelecidos em regulamento municipal.*"

**Artigo 3º - Conceitos**

...ee) «Percurso ciclável» **itinerário contínuo adequado à circulação de bicicletas, com sinalização própria e apresentando declives e pavimentação adequados a este fim, podendo assumir diferentes tipologias;**

**Artigo 23º - Percursos cicláveis**

Visando a promoção do uso da bicicleta, em alternativa ao transporte motorizado individual, os projetos das operações de loteamento devem prever a implementação de tipologias de espaço público que proporcionem a circulação de bicicleta, em compatibilidade com a circulação viária e com o tráfego pedonal.
Na ausência de regulamentação específica para a área abrangida, deve privilegiar-se a circulação da bicicleta em espaço viário, devendo disponibilizar-se espaços segregados sempre que o volume do fluxo automóvel o justifique.
Deve evitar-se a coexistência com peões, exceto nas Zonas de moderação da circulação automóvel, definidas no PDM.

Os percursos cicláveis devem respeitar os seguintes critérios:

a) A salvaguarda da continuidade, de modo a possibilitar, sem interrupção, a deslocação de bicicleta entre os locais servidos;

b) A funcionalidade dos percursos, devendo os declives ser inferiores a 3% ou, no limite, atingir 5%, sendo apenas permitidos declives até 8% em espaços cicláveis de ligação em distâncias até 125m;

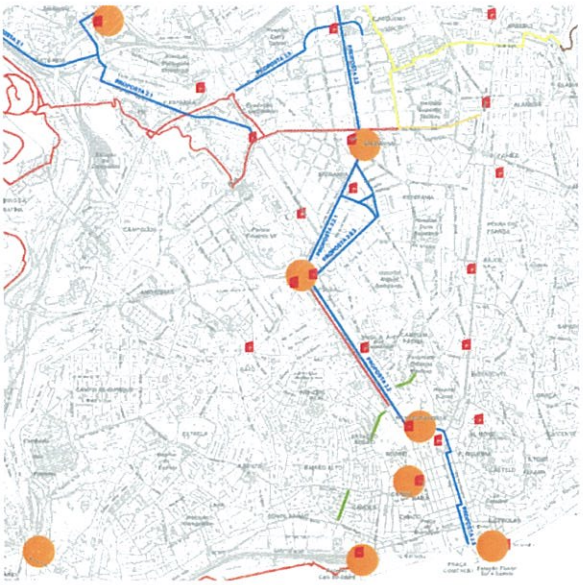
c) A segurança e o conforto dos utilizadores, nomeadamente no que respeita à adequação da pavimentação, correta iluminação, ausência de obstáculos à fluidez de circulação, correta abordagem aos cruzamentos e utilização de vegetação para criação de ensombramento.

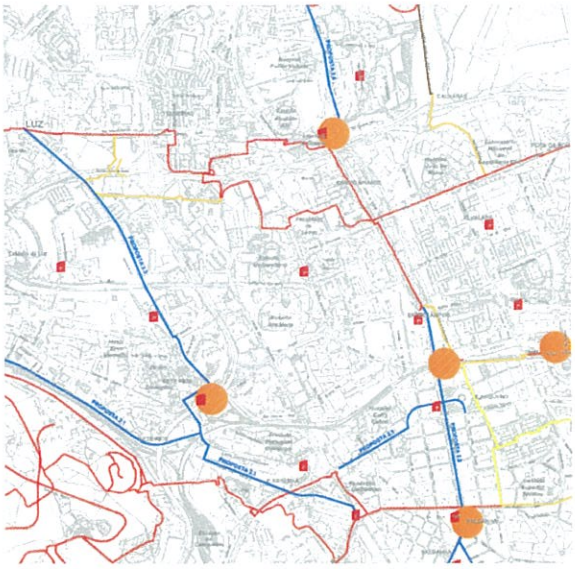
Para cumprimento do disposto no número anterior, aplicam-se aos percursos cicláveis as seguintes dimensões mínimas de secção transversal:

a) 1,50m em percursos cicláveis unidirecionais;

b) 2,20m em percursos cicláveis bidirecionais.

**PERCURSOS DEFINIDOS PELO GVFNS** 2013 FICHA 10





Definiram-se os seguintes percursos/ligações a estudar, já anteriormente propostos na carta ciclável da FPCUB (ANEXO VII):

1. Ligação Rossio/Entrecampos (Av. da Liberdade, Fontes Pereira de Melo e República)
2. Rua Conde de Almoster
3. Estrada da Luz
4. Ligação Saldanha/Campo Mártires da Pátria/Av. Almirante Reis
5. Ligação Sete-Rios/Av. Duque d´Ávila
6. Campo Grande/Alameda das Linhas de Torres/Lumiar
7. Ligação Arco do Cego/Gulbenkian

E ainda a ligação do Pólo Universitário da Ajuda às Interfaces de Algés. Alcântara e Benfica, na óptica de um trabalho de estágio realizado na DPMT.

A Ligação 1 encontra-se parcialmente executada e existe estudo prévio desenvolvido para a totalidade do percurso. Para Rua Conde de Almoster (ligação 2) foi despachado pelo VFNS a elaboração do projecto de execução. As ligações 3 e 4 têm igualmente o seu estudo prévio desenvolvido (tendo-se concluído, no decorrer do mesmo, que aquelas intervenções , pela relação entre a sua complexidade e utilidade, não eram prioritárias). Os últimos 3 percursos/ligações carecem, ainda, de desenvolvimento.

Por fim, salienta-se a coordenação por parte do GVFNS dos projectos, propostos e em desenvolvimento pela Junta de Freguesia da Penha de França e por uma empresa "NOVA – Núcleo Operativo do Vale de Alcântara", para a Rua Morais Soares/Av. General Roçadas e Avenida 24 de Julho, respectivamente.

## ESTACIONAMENTO DE CURTA/MÉDIA/LONGA DURAÇÃO 2013-... FICHA 11

SUPORTES PARA ESTACIONAMENTO DE CURTA E MÉDIA DURAÇÃO (EM DESENVOLVIMENTO, AGUARDA DADOS DAS UIT´S)

EXISTENTES

PROPOSTOS

EGISTO DE SUPORTES DE ESTACIONAMENTO DE CURTO E MÉDIA DURAÇÃO DE CICLETAS EXISTENTES E PROPOSTOS (DADOS ENVIADOS PELAS UIT´S) – EM ESENVOLVIMENTO.

BOXES

ROPOSTA DO GVFNS PARA LOCALIZAÇÃO DE BOXES PARA ESTACIONAMENTO DE CICLETAS NAS INTERFACES DO CAIS DO SODRÉ, SANTA APOLÓNIA, STE RIOS, RIENTE, ENTRE-CAMPOS E ROMA-AREEIRO, ENVIADA PARA A EMEL )F/1318/DMMT/13) – ENVIADO PARA A EMEL.

NOTA: Foi proposto pela DPMT que fossem agrupados todos os pedidos para estacionamento de bicicletas na DMMT para análise no âmbito deste protocolo.

**Empresas e Instituições Amigas das Bicicletas – Lisboa 2013**

COWORKLISBOA

TIS
TRANSPORTES, INOVAÇÃO E SISTEMAS
MOVIMENTO INTELIGENTE

FUNDAÇÃO
S. JOÃO DE DEUS

PT

UNIVERSIDADES LUSÍADA
SOL LUCET OMNIBUS

fertagus

Quidgest

A EMEL, em parceria com a ENGELMA, **lançaram uma nova solução de mobilidade sustentável para a cidade de Lisboa, que passa pela utilização de bicicletas a partir de parques de estacionamento EMEL.**

O serviço "B'ina - Estacione e siga caminho", sugere que os condutores, que sejam assinantes de Parques EMEL, estacionem o carro num dos Parques EMEL e "sigam caminho" de bicicleta, seja para o trabalho, numa curta deslocação ou simplesmente por puro lazer. As bicicletas do serviço B'ina destacam-se pela sua leveza e capacidade dobrável, permitindo que sejam levadas para o local de trabalho ou se necessário facilmente transportadas dentro de transportes públicos.

A pensar na máxima segurança dos utilizadores do serviço, para além da bicicleta, a EMEL cede também um capacete e um colete reflector no início do percurso, que devem ser devolvidos aquando do término do aluguer. Nesta fase, em que já alargámos um pouco os parques onde pode utilizar o serviço Bi'na, as bicicletas B'ina podem ser levantadas nos seguintes parques EMEL: Universdidade, CampoGrande, Carlos Lopes , Biblioteca, Corpo Santo, Sete Rios, Colegio Militar, Teixeira de Pascoais , e Portas do Sol.

O telefone de contacto para informações é o 217 813 621, e o e-mail é bina@emel.pt.
Não é necessário fazer a reserva do serviço B'ina, mas para assegurar a sua disponibilidade, esta pode ser feita nos parques aderentes, por e-mail ou telefone.
Dias úteis, das 9h às 19h:

2,00 € - Meio-dia,
3,50 € - Dia inteiro;
8,00 € - Fins-de-semana: (Sexta a Segunda)

Aprovado o desenvolvimento de uma rede de bicicletas elétricas partilhadas e da sua implementação pela EMEL, nos termos da proposta 300/2013.

"a) A promoção de uma mobilidade urbana mais amiga do ambiente e mais compatível com a cidade de Lisboa deve potenciar a utilização dos modos de transporte menos poluentes e dos modos suaves, cujo papel para as deslocações de curta distância está longe de ser o desejável;

b) De entre estes modos, a bicicleta pode e deve assumir-se como um meio de deslocação complementar na movimentação das pessoas em meio urbano, devendo a CML propor medidas que permitam o desenvolvimento deste modo de transporte;

...

A EMEL realizará o presente projeto assegurando a integração de competências desde logo a qualidade e adequação dos equipamentos, mas também a produção dos pontos de carregamento e das bicicletas, bem como os meios de gestão da frota e do acesso às bicicletas, bem como ao desenvolvimento de novas tecnologias informáticas, devendo assegurar uma incorporação nacional relevante no desenvolvimento e materialização do projeto;"

Carta Estratégica
Lisboa
2010/24
Um compromisso com o futuro da cidade.
Câmara Municipal Lisboa

Igualmente com elevado potencial de melhoria ao nivel da mobilidade são os grandes equipamentos (universidades, hospitais, escolas, centros empresarias, edifícios públicos, etc.), nomeadamente através da elaboração e implementação de Planos de Mobilidade Locais. Estes Planos prevêem a análise dos padrões de mobilidade associados aos trabalhadores e permitem identificar e implementar soluções que levem a uma redução efectiva dos impactes (ambientais, energéticos e sociais) gerados pelas deslocações pendulares. Os Planos de Mobilidade Locais permitem simultaneamente a análise e melhoria de desempenho energético e ambiental das frotas da empresa.

Conjugando todas estas soluções com restrições à utilização de transporte individual no centro urbano, com politicas de estacionamento mais rígidas em que o preço seja um elemento dissuasor e em que, contrariamente ao que se verifica actualmente, o estacionamento em superfície seja penalizado face ao subterrâneo, seria possível ter num futuro próximo uma cidade para as pessoas, com espaços públicos agradáveis, seguros e confortáveis.

Fica claro que o futuro (2024) assentará menos nas revoluções tecnológicas, e mais numa revolução de gestão local e comportamental. É, assim, urgente conseguir consensos políticos para implementação de medidas de gestão da mobilidade que encorajem a vida de bairro, a utilização dos modos suaves e dos transportes colectivos nas viagens de curta duração e que penalizem fortemente a mobilidade em transporte individual no centro da cidade. Mas, para além de todas estas medidas, a curto/médio prazo é primordial o investimento em sensibilização, educação e formação, em especial da geração mais nova que conduzirá o futuro da cidade.

Extracto da CARTA ESTRATÉGICA 2010/2024

A recuperação dos bairros permitiria que as pessoas reduzissem as causas que as fazem sair do bairro (trabalho, escola, socialização, cultura…) e consequentemente o número de viagens para fora do bairro. Um bairro bem recuperado teria uma ou mais zonas centrais, tendencialmente pedestres e verdes, onde a vida de bairro aconteceria, onde as pessoas se encontrariam para conviver e onde as crianças brincariam em segurança.

Nas ruas do bairro a circulação e estacionamento automóvel seriam desencorajados. O estacionamento regulado e maioritariamente confinado aos interstícios entre bairros libertaria o espaço público para funções mais dignificantes.

A mobilidade no bairro far-se-ia maioritariamente em modos suaves e uma rede eficaz, rápida e confortável de transportes públicos faria a ligação entre os bairros.

A intermodalidade eficaz entre os modos suaves – transportes públicos seria o sustentáculo fulcral do funcionamento do sistema. A utilização do carro seria assim reduzida ao mínimo e com ela teríamos excelentes ganhos energéticos e ambientais (e sociais). Tecnologias inovadoras nos transportes podem permitir ainda maiores ganhos, **mas a prioridade deverá ser sempre garantir a o máximo de acessibilidade com o mínimo de mobilidade**.

Extracto da CARTA ESTRATÉGICA 2010/2024 – RELATÓRIO 3- SUSTENTABILIDADE

# UMA VISÃO E UM MODELO DE GOVERNO PARA A CIDADE

## UMA VISÃO

Defenderemos uma profunda reforma do sistema de transportes em Lisboa, numa ótica municipal e metropolitana, de sustentabilidade financeira, ambiental e social, exigindo o pleno respeito pelas atribuições e competências do município nas decisões respeitantes às operadoras de transporte público…

…Avaliar o contributo de Lisboa para o cumprimento da Declaração do Milénio, estabelecer uma agenda de ações a implementar para cumprir os **8 Objetivos de 2015**: redução da pobreza; ensino básico universal; igualdade entre os sexos e a autonomia; reduzir a mortalidade na infância; melhorar a saúde materna; combater o HIV, a malária e outras doenças; **garantir a sustentabilidade ambiental;** estabelecer uma parceria mundial para o desenvolvimento. ..

…**Ao repensar toda a estrutura de mobilidade urbana para englobar também os modos suaves** estaremos a contribuir para que mais pessoas deixem de sentir necessidade de utilizar o automóvel nas suas viagens pendulares…

…Para que tal aconteça, o espaço urbano de cada bairro terá de ser mais envolvente, levando a que o estacionamento e as faixas de rodagem passem a ser um complemento e não o centro das atenções. **A vida de bairro, recorrendo aos modos suaves, atingirá a sua plenitude se os transportes coletivos forem ainda mais eficientes e capazes de unir de uma forma continuada os diferentes bairros, assim como os concelhos vizinhos.**

Adicionalmente, e sendo um dos objetivos para o próximo quadriénio para a cidade de Lisboa promover um shift modal dos transportes motorizados para os modos suaves, a cidade deverá continuar a apostar fortemente no alargamento da rede de ciclovias, dando seguimento aos planos municipais já existentes, **nomeadamente o Plano Lisboa Ciclável, em particular assegurando as ligações entre as vias clicáveis existentes através da rede viária da cidade e da sua interligação com as Zonas 30.** ..

..**Concretizar o projeto de bicicletas de uso partilhado como modo de transporte urbano.**

Lançar o programa "Uma Praça em cada Bairro" como iniciativa emblemática da ideia Lisboa Cidade de Bairros. A partir de uma praça, de uma rua, da uma zona comercial, do jardim do bairro ou de um equipamento coletivo existente ou projetado propomos organizar um ponto de encontro da comunidade local, uma microcentralidade que concentre atividade e emprego, que se consagre como espaço público de excelência e local de estar, **onde se privilegiem os modos suaves de locomoção, marcha a pé e bicicletas, os transportes públicos e onde o trânsito automóvel será condicionado**. Com este programa pretendemos replicar a experiência de requalificação da Av. Duque d'Ávila, que revolucionou as Avenidas Novas.

No eixo histórico da cidade, a Avenida Fontes Pereira de Melo, da República e o Campo grande foram, nos últimos 40 anos, sacrificados à ditadura do automóvel. **Por isso, impõe-se a requalificação do eixo histórico da cidade entre o Marquês de Pombal e o Campo Grande, com o aumento das áreas reservadas a peões e a bicicletas.**

Extracto do PROGRAMA DO GOVERNO DA CIDADE DE LISBOA 2013/2017

Neste documento foram identificadas as questões consideradas fundamentais para promover o desenvolvimento de Lisboa e, pelo papel que este assume, para o desenvolvimento de Portugal. Em articulação com os objetivos estratégicos consagrados no Plano Diretor Municipal (PDM), aprovado em 2012 e a vigorar durante 10 anos, foram definidos três grandes objetivos para a Cidade, os quais aprofunda, detalha e justifica: **Mais Pessoas, Mais Emprego e Melhor Cidade.**

Para alcançar os objetivos de Acessibilidade para Todos / Mobilidade Inteligente e Inclusiva na cidade de Lisboa, a intervenção terá de ser abrangente e tocar diferentes aspetos da mobilidade e acessibilidade urbanas, de forma sinérgica e integrada, que vão desde a aposta na redução da dependência energética e das emissões e da melhoria da gestão do tráfego e da logística urbana, à promoção dos meios suaves de locomoção e da acessibilidade, sem esquecer a criação de conhecimento e promoção de boas práticas.

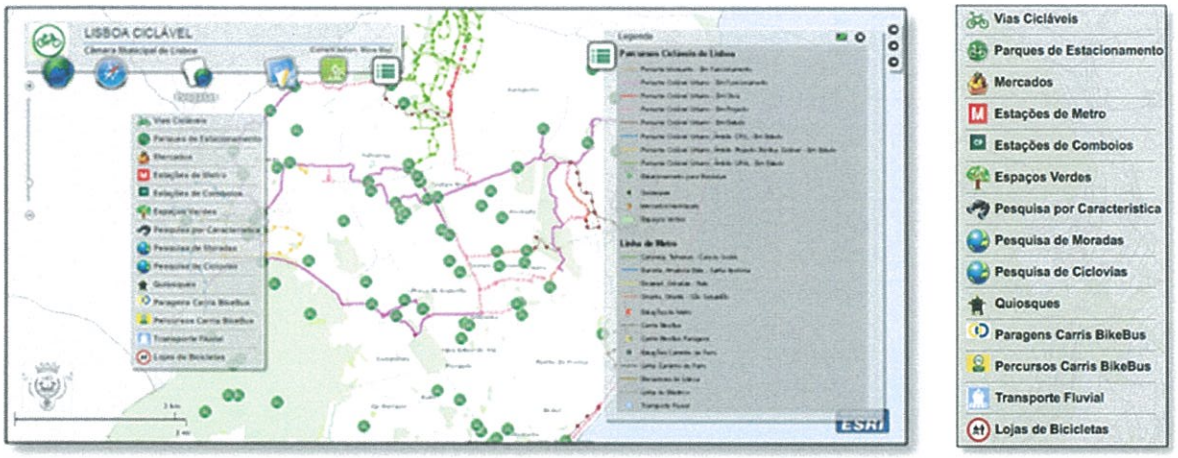
Para tal, a intervenção deve contemplar diversos eixos de ação complementares:

Mobilidade sustentável e inclusiva
Micrologística e logística urbana
**Mobilidade suave ciclável**
Mobilidade suave pedonal / Acessibilidade para todos
**Conhecimento/boas práticasMobilidade suave ciclável**

| **Mobilidade suave ciclável** | |
|---|---|
| Eco-pista ribeirinha Alges-Expo | FCSHUNL |
| Pista ciclável no Lumiar | CALL |
| Lisboa-Ciclo-Metro | IGNITE |
| Melhoria e integração das vias clicáveis existentes | UL |
| Promoção das bicicletas elétricas | IST-UTL |
| Uso turístico e estudantil de bicicletas na cidade de Lisboa | FCSHUNL |
| Sistema de *Bike-Sharing* elétrico | EMEL |
| *B-Energy* | FAUTL |

**Rede ciclável na cidade e comportamentos associados** – Aprofundar o conhecimento relativamente à rede ciclável de Lisboa, no que respeita à ligação dos principais locais de origem e destino da cidade, infraestruturas de transporte, zonas de acalmia de tráfego, tendo em conta as experiências e boas práticas de outras cidades europeias e as práticas quotidianas, necessidades e incentivos aos diversos tipos de utilizadores.

A Câmara Municipal de Lisboa (CML) tem levado a cabo alguns programas e políticas municipais mais "verdes", visando a redução do volume e fluxo de tráfego da cidade articulando a utilização de transportes públicos, cada vez mais amigos do ambiente, com modos mais suaves de mobilidade, como por exemplo o uso da bicicleta.
Com o objetivo de partilhar com os cidadãos as novas politicas de regeneração urbana, sobretudo ao nível do incentivo do uso da bicicleta na cidade de Lisboa, a CML e a Esri Portugal trabalharam em parceria no desenvolvimento de um protótipo que permitisse disponibilizar um conjunto de informação relevante, não só para quem usa este meio de transporte não poluente, como para o cidadão em geral que se interessa pelas politicas municipais de sustentabilidade urbana.
O protótipo desenvolvido chama-se "**Lisboa Ciclável**", foi um sucesso e encontra-se online até hoje (http://lisboaciclavel.cm-lisboa.pt). Trata-se de um sitio geográfico, desenvolvido sobre a tecnologia ArcGIS for Server e a API de Flex, completamente integrado no Sistema de Informação Geográfica municipal da autarquia.

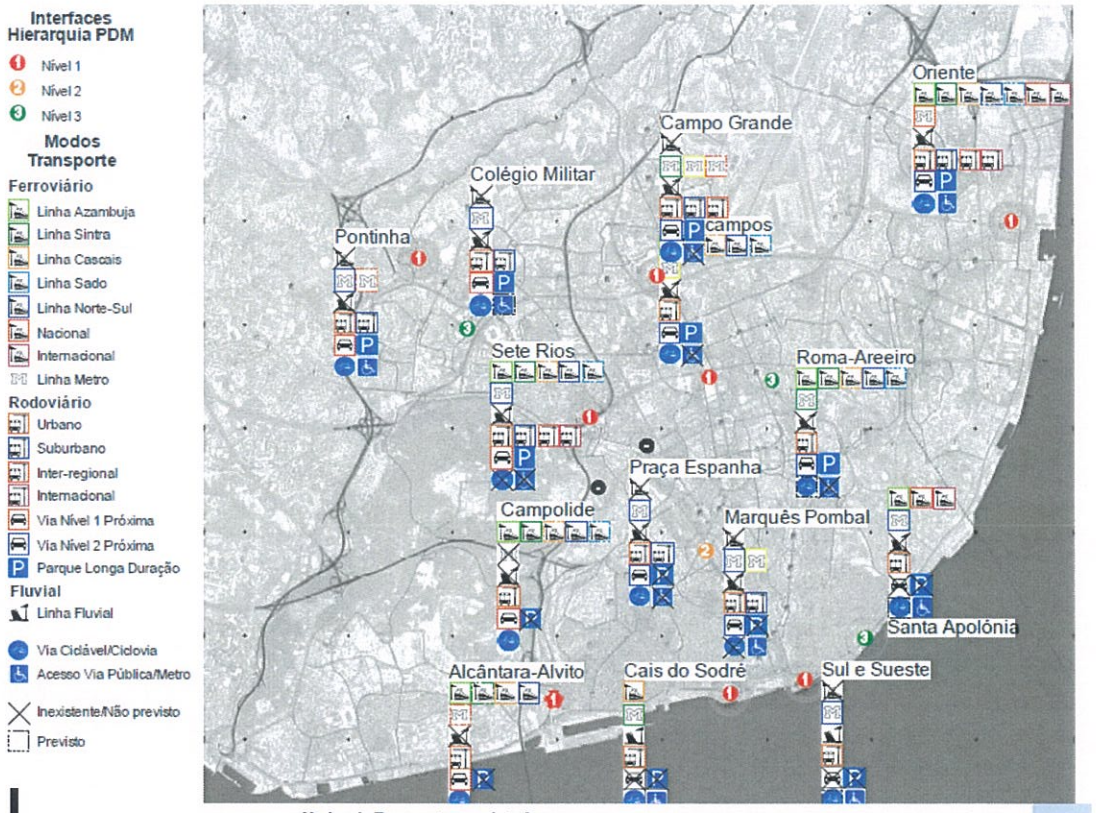



O 'Lisboa Ciclável' disponibiliza um vasto conjunto de informação útil para quem utiliza a bicicleta quer como meio de transporte na cidade, quer como uso recreativo. É possível identificar todas as vias e percursos cicláveis da cidade de Lisboa, quer estejam em funcionamento, em construção, em projecto ou em fase de estudo. Encontram-se também georreferenciados todos os parques de estacionamento disponíveis para bicicletas, assim como alguns operadores de transportes, como a Carris e o Metro de Lisboa, com os seus percursos e paragens correspondentes. Os transportes fluviais e as estações de comboio também marcam presença no "Lisboa Ciclável" permitindo aos ciclistas citadinos uma maior mobilidade, incluindo para concelhos vizinhos. Como informação de contexto, temos ainda acesso aos espaços verdes da cidade de Lisboa, aos mercados municipais, quiosques e lojas de bicicletas.
Este *website* permite ainda realizar pesquisas quer de uma simples morada, quer de uma ciclovia específica.

Este *website* permite ainda realizar pesquisas quer de uma simples morada, quer de uma ciclovia específica. Promovendo a participação pública o "Lisboa Ciclável" tem ainda uma ligação para o módulo "Na Minha Rua" permitindo que cada utilizador possa marcar e participar quaisquer ocorrências na via pública.

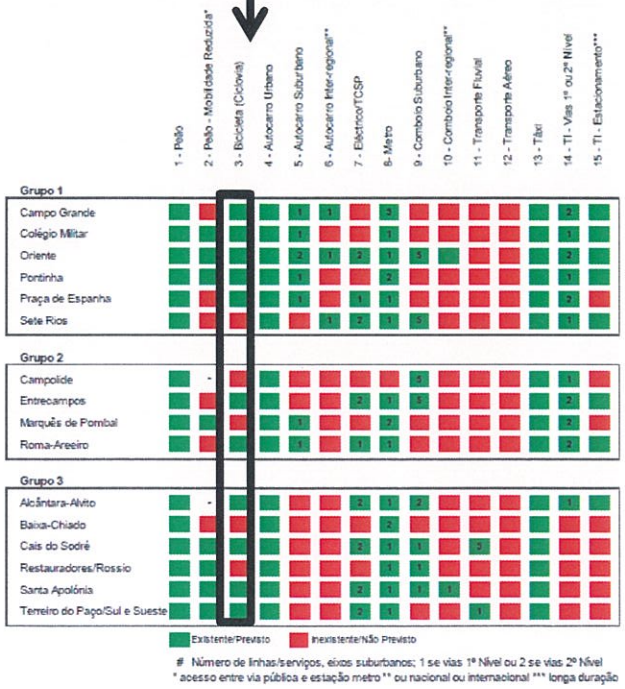
**Alexandre Lisboa**
*Consultor da Unidade de Negócios da Administração Local*
Tags: *Esri Portugal Administração Pública Ambiente*

"A Câmara Municipal de Lisboa decidiu desenvolver um estudo conducente ao estabelecimento de critérios para a optimização da localização dos terminais das carreiras suburbanas e inter-regionais/interurbanas, bem como para a sua distribuição pelas principais interfaces de Lisboa.
Este estudo pretende também formular propostas para o reordenamento e requalificação das interfaces baseadas em pressupostos de pré-dimensionamento das áreas afectas aos diversos modos, bem como da respectiva articulação funcional. "




Modos de Transportes nas Interfaces

Situação Actual

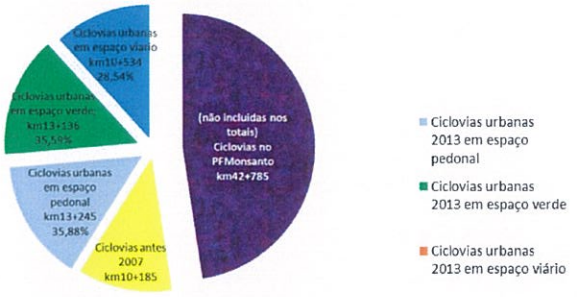



Situação Futura

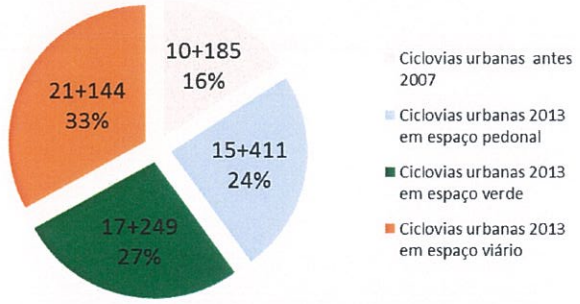
**REDE CICLÁVEL DE LISBOA NO PERIODO 2007-2013 – RELATÓRIO DE AVALIAÇÃO DA OCUPAÇÃO DE ESPAÇOS PEDONAIS**

Fonte: GVSF (Arq. Duarte Mata)

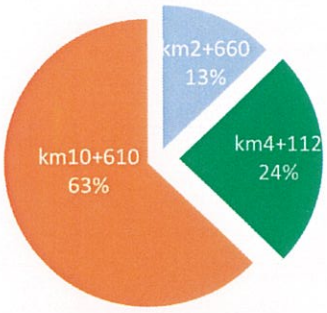
2013 FICHA 20


Ciclovias urbanas em espaço viário km10+534 28,54%
Ciclovias urbanas em espaço verde km13+136 35,59%
Ciclovias urbanas em espaço pedonal km13+245 35,88%
Ciclovias antes 2007 km10+185
(não incluídas nos totais) Ciclovias no PFMonsanto km42+785
Ciclovias urbanas 2013 em espaço pedonal
Ciclovias urbanas 2013 em espaço verde
Ciclovias urbanas 2013 em espaço viário

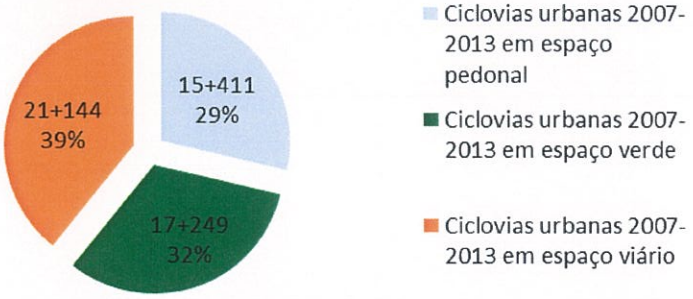
Distribuição da ocupação de espaço pela Rede Ciclável no período 2007-2012.



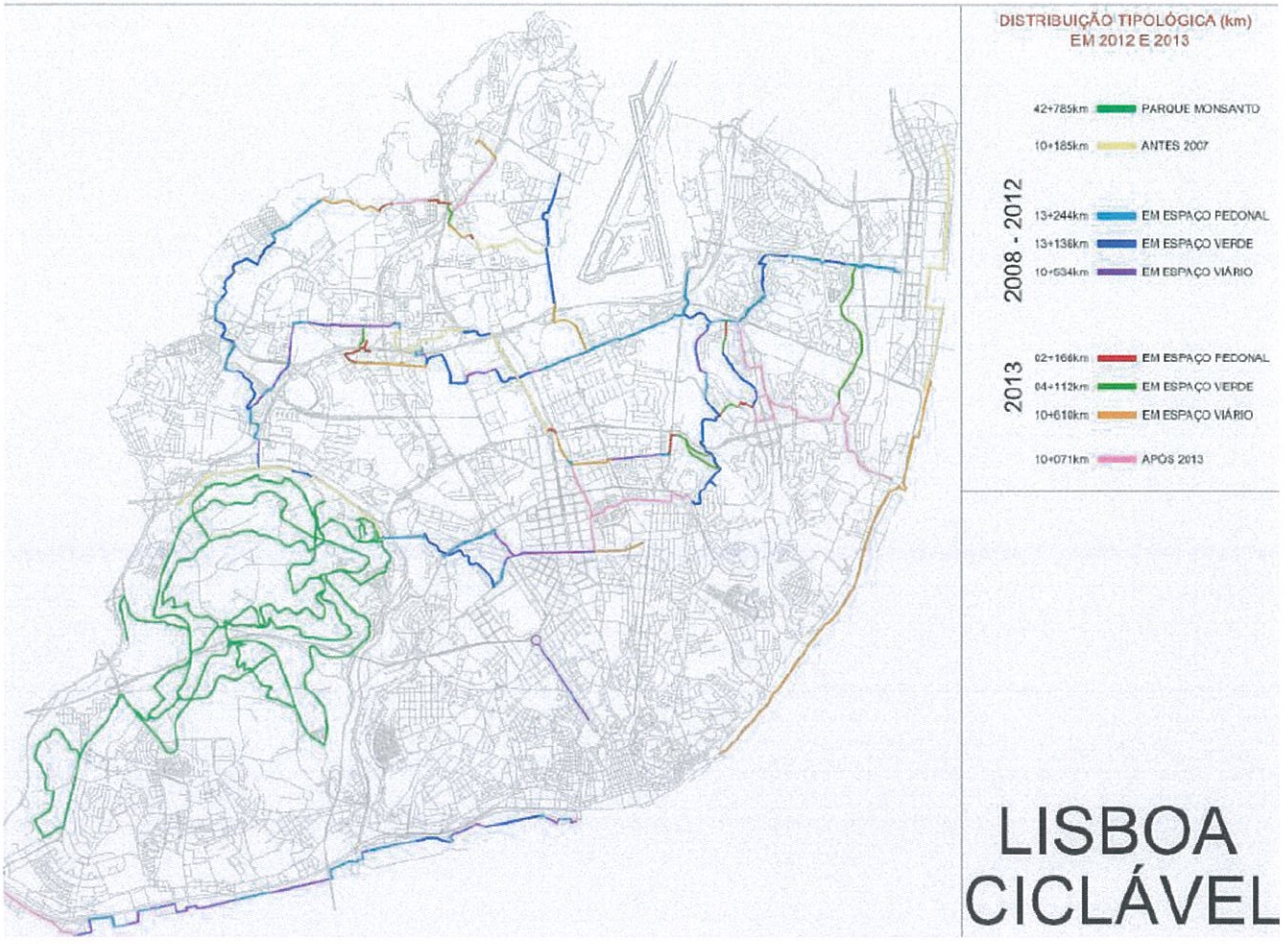

Distribuição global da ocupação de espaço pela rede ciclável para o período 2007-2013.




Distribuição da ocupação de espaço pela rede ciclável prevista para o ano 2013.


15+411 29%
17+249 32%
21+144 39%
Ciclovias urbanas 2007-2013 em espaço pedonal
Ciclovias urbanas 2007-2013 em espaço verde
Ciclovias urbanas 2007-2013 em espaço viário

Distribuição global da ocupação de espaço pela rede ciclável para o período 2007-2013 exclusivamente para os percursos trabalhados neste período.




Mapa da evolução da implementação da Rede Ciclável em Lisboa.

Orçamento Participativo '13

## Escadas Amigas das Bicicletas

A proposta consiste na instalação de infraestruturas de apoio para transporte de bicicletas nas escadas de Lisboa. São soluções muito baratas, mas com um impacto muito importante na promoção da utilização da bicicleta e que simultaneamente podem contribuir para a melhoria geral da circulação pedonal nas escadas de Lisboa. Sugere-se que em passagens pedonais com lances de escadas (linhas de caminho de ferro ou vias rodoviárias de transito intenso por exemplo) sejam instaladas calhas metálicas para transporte de bicicletas. Em escadas em espaço edificado sugere-se a instalação de rampas laterais (em calcário ou noutro material) de forma a não desvirtuar a escadinha em si. Na grande parte dos casos será possível ajustar a largura das pedras de assentamento da base de corrimãos, aproveitar peças de drenagem ou outros remates existentes Foram já identificadas por utilizadores de bicicletas 24 situações a necessitar de intervenção (em anexo), que correspondem a situações prioritárias. Na cidade de Lisboa existem muitas mais situações semelhantes, que podem ser intervencionadas posteriormente.

Estima-se que cada calha tenha o preço de cerca de €40 por metro linear, o que corresponderá a cerca de 800€ por lance de escadas (cerca de 20 metros). Para a correção das 24 situações identificadas, estima-se que seja necessário cerca de 50.000€.

by JPBARRETO on 22 DE JANEIRO DE 2013 · 6 COMMENTS · in COMUNICADOS, LISBOA

**Comunicado de 2013/01/22**
**UMA DECISÃO HISTÓRICA PARA A CIDADE DE LISBOA**

Ontem, 21 de Janeiro, a Câmara Municipal de Lisboa, representada por José Sá Fernandes, vereador dos Espaços Verdes, e Fernando Nunes da Silva, vereador da Mobilidade, acordou **quatro princípios da maior importância para o futuro da mobilidade na cidade de Lisboa**. A saber:

1. Ponderar seriamente a redução da quantidade e velocidade dos automóveis nas ruas e bairros de Lisboa, antes de decidir pela segregação da bicicleta;
2. As ciclovias devem ter um só sentido de circulação, para evitar conflitos perigosos nos cruzamentos;
3. As ciclovias não devem ser construídas sobre os passeios, para evitar conflitos com os peões;
4. As ciclovias devem ser contínuas e cruzar em segurança vias de tráfego automóvel intenso.

Estas promessas foram feitas aos representantes de três associações: a Federação Portuguesa de Cicloturismo e Utilizadores de Bicicleta (FPCUB), a Associação para a Mobilidade Urbana em Bicicleta (MUBi) e a Associação dos Cidadãos Auto-Mobilizados (ACA-M), em reunião ontem, dia 21 de Janeiro.

Assente ficou, assim, que a velocidade **em muitas ruas e bairros de Lisboa** deve ser reduzida para um **máximo de 30 Km/h**, de modo a integrar a circulação em bicicleta com o restante tráfego; a este propósito, há já uma vasta experiência internacional neste tipo de solução de acalmia de tráfego e os vereadores afirmaram inclusivamente a intenção de transformar as Avenidas Novas em **Zona 30**.

Ficou também assente que, para acautelar erros futuros e corrigir ciclovias já construídas, e no sentido de manter um diálogo saudável, construtivo e permanente, será constituído um grupo de acompanhamento formado por representantes da CML e de ONGs promotoras da mobilidade sustentável na cidade e da defesa dos direitos dos peões e utilizadores de bicicleta.

**A FPCUB, MUBi e ACA-M congratulam a CML por esta decisão histórica e feliz dos responsáveis pela Mobilidade e Espaços Públicos da CML.** Numa cidade em que 30% da população tem mais de 60 anos e em que só 40% dos agregados familiares possuem carro próprio, é um sinal de luz para a saudável, desejada, justa e equilibrada integração dos diversos modos de circulação.

*Tagged with: bicicultura · ciclovias · Lisboa · passeios · Peões · segregação de ciclistas · zonas 30*

APROVEITA O DIA COM A TUA CIDADE

EMPRESA AMIGA DAS BICICLETAS
SELO.MUBI.PT

O reconhecimento às empresas amigas da bicicleta

BIKE BUDDY

Programa de mentorado para novos ciclistas

Rodas de Mudança

Campanha fotográfica de incentivo à utilização da bicicleta

Fonte : http://mubi.pt/2013/01/22/comunicado-conjunto-fpcub-mubi-e-aca-m-uma-decisao-historica-para-a-cidade-de-lisboa/

A bicicleta como meio de transporte em Lisboa

# Lisboa: uma aposta na mobilidade ciclável

# *Lisboa: uma aposta na mobilidade ciclável*

## Qualidade de vida . Sustentabilidade . Turismo . Economia .

### 1. Porquê apostar na bicicleta?

Para o cidadão, a bicicleta deverá vir a representar uma mais-valia, já que:

- É um transporte individual, contribuindo para a liberdade do indivíduo
- É económica, resultando numa poupança substancial
- Contribui para a saúde e bem-estar dos seus utilizadores
- Permite poupar tempo nas deslocações diárias

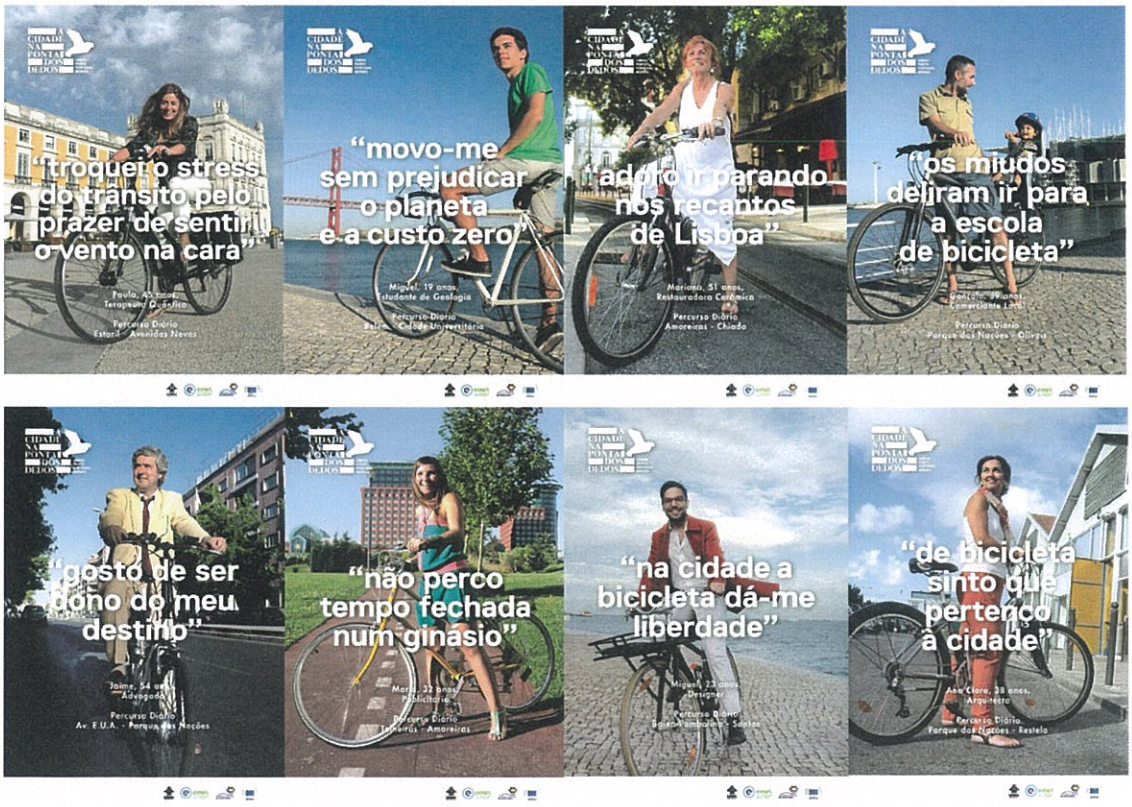

"troquei o stress do trânsito pelo prazer de sentir o vento na cara"
"movo-me sem prejudicar o planeta e a custo zero"
"adoro ir parando nos recantos de Lisboa"
"os miúdos deliram ir para a escola de bicicleta"
"gosto de ser dono do meu destino"
"não perco tempo fechada num ginásio"
"na cidade a bicicleta dá-me liberdade"
"de bicicleta sinto que pertenço à cidade"

Fig.2 – Campanha lançada pelo GVFNS durante a Semana da Mobilidade, visando a promoção da mobilidade ciclável.

Para o governo da cidade e do país, a bicicleta apresenta um enorme potencial, já que:

- É sustentável
- Consome pouco espaço, permitindo libertá-lo para outros usos
- Promove a utilização racional do automóvel

- Promove a melhoria do ambiente urbano
- Colabora para a igualdade e inclusão social
- Contribui para a melhoria da saúde pública
- Promove o comércio de rua
- Colabora na segurança pública e rodoviária
- Contribui positivamente para a imagem da cidade e para a sua capacidade de atracção turística

## 2. Lisboa: uma cidade ciclável?

**Lisboa é uma cidade ciclável.**

Um estudo recente demonstra que 75% das ruas da cidade são planas ou apresentam declives inferiores a 5%. Embora isso nos remeta para a existência de 25% de eixos não cicláveis, verifica-se que quase todos os destinos se conseguem alcançar de bicicleta, através de eixos com declive razoável.

Fig.1 - Mapa dos declives da cidade (autoria: Rosa Félix): A verde escuro assinalam-se os eixos planos (0 a 2% de inclinação) e a verde claro os eixos que, apesar de apresentarem algum declive (3/5%) se considera plenamente cicláveis. A amarelo assinalam-se os declives até 8% (a evitar, salvo para custas distâncias). Acima disso, a bicicleta deixa de ser uma opção viável.

A adaptação dos meios mecânicos existentes (elevadores e ascensores) poderá constituir uma peça fundamental no vencimento dos declives. E a promoção de uma frota municipal de bicicletas marcará, seguramente, a diferença numa cidade que apresenta colinas no seu centro histórico.

Esta última iniciativa será igualmente importante para a promoção da mobilidade urbana em bicicleta numa cidade que apresenta um edificado pouco apto a abriga-las com conforto e segurança, factor que tem certamente contribuído para a inibição deste modo de transporte.

Será ainda determinante para que a bicicleta se apresente como um complemento ao transporte público (TP), contribuindo para potenciar a sua utilização. Também nos que a esta

complementaridade diz respeito, importa realçar que os transportes públicos são hoje quase todos acessíveis a bicicletas em horário pleno, o que denota a consciência dos operadores acerca da mais-valia que a bicicleta representa para os seus sistemas.

Por fim, é de salientar o desenvolvimento tecnológico que se verifica no que às bicicletas eléctricas diz respeito, sendo estas hoje amplamente divulgadas e comercializadas.

**Lisboa não será uma cidade ciclável para todos, mas poderá sê-lo para muitos.**
**E é esses que é fundamental captar para melhoria do ambiente urbano que é de todos!**

## 3. A bicicleta numa estratégia de mobilidade para Lisboa

A definição de uma estratégia de mobilidade para a cidade de Lisboa deverá passar pelo planeamento concertado dos diversos modos.

A implementação de coroas urbanas (em estudo na DMMT) que, gradualmente e à medida que se aproximam do centro, promovem a diminuição da utilização do transporte individual (TI) e o aumento da utilização do transporte público (TP) e dos modos suaves, poderá ser um importante ponto de partida. A política de estacionamento será, neste aspecto, como noutros, um instrumento fundamental.

Neste âmbito, a bicicleta surge com um papel determinante, não apenas pelas vantagens já esquematicamente enunciadas, mas também porque muitas das medidas necessárias à promoção de uma mobilidade ciclável tornam a cidade, também, mais segura, confortável e acessível para os peões. A implementação de medidas que promovem velocidades de circulação moderadas, a protecção dos bairros, a anulação de barreiras arquitectónicas e a promoção de uma utilização racional do automóvel promovem, inevitavelmente, uma mobilidade pedonal acessível a todos.

Por sua vez, a melhoria das condições dadas a peões e bicicletas impulsionam a utilização dos transportes públicos, já que ampliam o seu raio de acção.

Assim, uma cidade mais amiga das bicicletas tenderá a ser, no seu conjunto, uma cidade mais verde, com mais espaço público e melhor qualidade de vida.

## 4. Lisboa ciclável: um passado

A primeira abordagem ao tema da mobilidade ciclável em Lisboa terá ocorrido em 2000, com o protocolo celebrado entre o Centro de Estudos do Instituto Superior de Agronomia e a CML, resultando numa planta com a definição dos percursos cicláveis prioritários e definição do seu tipo. As primeiras ciclovias surgiram por essa altura, em Telheiras e no Campo Grande. Já em 2006, o projecto Green Anchor, gerido pelo Planeamento Urbano, esteve na base de uma candidatura a fundos europeus, propondo-se a implementar a espinha dorsal de uma rede ciclável mais vasta, através da criação de um percurso ao longo de toda a frente ribeirinha e de um outro, que ligaria o rio ao Lumiar através do eixo central, servindo as principais

universidades. Apesar do empenho da Câmara e do apoio em parcerias reconhecidas nacional e internacionalmente, a candidatura não foi ganhadora e o projecto não foi implementado.

Mais tarde, um grupo de trabalho constituído por elementos do ambiente e do planeamento urbano e liderado pela DMAU, considerou prioritária a inclusão de uma rede ciclável ligada à estrutura ecológica e cultural da cidade, de forma a garantir a atractividade dos percursos. Esta recebeu o nome de "rede de percursos e corredores", tendo procurado ligar e atravessar os jardins e parques da cidade, servindo, sempre que possível, os equipamentos e pontos de interesse próximos. Os seus percursos, bidirecionais, foram maioritariamente implementados ao nível do passeio (embora apenas 30% à custa dos mesmos), sendo interrompidos na aproximação aos cruzamentos, o que tornou a rede menos fluída para deslocações utilitárias.

Parte substancial da "rede de percursos e corredores" foi implementada até 2012, tendo os percursos que a completariam sido vertidos no programa de execução e financiamento do PDM, a par com os percursos previstos no Plano de Urbanização da Alta de Lisboa (PUAL).

A "rede de percursos e corredores", bem como a conjuntura económica e a absorção de conceitos de mobilidade externos ao país, permite notar um significativo acréscimo de bicicletas nas ruas de Lisboa e em particular nos eixos onde a rede foi implementada. Não invalida, contudo, que em 2013 Lisboa se mantenha com níveis de mobilidade ciclável francamente aquém da média europeia (7,3% da repartição modal).

À parte desta aposta na mobilidade ciclável a partir do usufruto da rede de recreio, poucos esforços foram feitos no sentido de motivar a bicicleta como meio de transporte. O PDM tornou obrigatória a definição da rede ciclável nos Instrumentos de Gestão do Território (IGT's), não lhes oferecendo, contudo, uma visão orientadora para a cidade no seu conjunto. O seu regulamento, remete para a um Regulamento dos Modos Suaves que não está, ainda, em desenvolvimento e a ausência de um plano de mobilidade ciclável, que defina percursos, perfis e prioridades tem resultado em propostas pouco concertradas.

Os projectos actualmente em desenvolvimento repartem-se entre várias direcções municipais (DMAU, DMMT e DPU), tendo por base diferentes propósitos e carecendo da indispensável visão de conjunto. Os perfis, incoerentes entre si, nem sempre são adequados à rede em que se inserem, faltando a articulação necessária à boa resolução: 1) das ligações entre percursos; 2) dos cruzamentos com a rede viária e pedonal.

Consequentemente, a rede em estudo tenderá a ser rede pouco eficaz do ponto de vista da mobilidade, descontínua e insegura quer para peões quer para ciclistas, resultando numa relação custo/benefício pouco auspiciosa.

Por fim, e ressalvando o importante papel das associações ligadas à mobilidade ciclável, importa lembrar que em Janeiro de 2012, as associações MUBi, FPCUB e A-CAM enviaram à CML um pedido para a alteração do paradigma utilizado no desenvolvimento da rede ciclável, tendo em vista a promoção da bicicleta como meio de transporte e propondo a adopção de 4 novos pressupostos:

- Dar primazia à implementação de medidas de acalmia, de modo a permitir a circulação banalizada de bicicletas;

- Promover a implementação de pistas/faixas unidirecionais, em detrimento das bidirecionais, sempre de evitar em meio urbano;
- Promover percursos à cota da via (evitando soluções à cota do passeio)
- Garantir a continuidade nos cruzamentos, onde a bicicleta mais precisa de protecção.

Na sequência dessa exposição as associações reuniram com os Srs. Vereadores Sá Fernandes e Fernando Nunes da Silva, tendo tornado público na comunicação social e respectivos sites um comunicado com o seu resumo da reunião (V. anexo 1, ficha 22).

## 5. Lisboa ciclável: que futuro?

Embora a aposta nos modos suaves seja um objectivo primordial nos documentos estratégicos da cidade, concluiu-se que, no que à bicicleta como modo de transporte diz respeito, os instrumentos que poderão garantir a prossecução deste objectivo estão por determinar. No seguimento do exposto, considera-se essencial a existência de uma **estrutura** que:

- Garanta o desenvolvimento de um plano de mobilidade ciclável devidamente articulado com os outros modos presentes na cidade, incluindo a bicicleta numa estratégia de mobilidade mais vasta.
- Coordene os projectos que durante e após a elaboração do plano vierem a ser desenvolvidos, bem como aqueles que vierem a ser propostos pelos IGT's, de modo a garantir a coerência e utilidade da rede.
- Coordene os diversos assuntos relacionadas com a promoção da bicicleta em meio urbano (ex: candidaturas a fundos/conferências, publicidade & divulgação, frota municipal, estacionamento, meios mecânicos de apoio, etc), garantindo a concertação de esforços.

O **plano de mobilidade ciclável** acima referido deverá ser capaz de:

- definir os utilizadores que pretende captar e orientar-se para esse objectivo
- definir percursos e prioridades com base em critérios mensuráveis
- definir perfis e soluções que reflitam as melhores práticas internacionais
- garantir um compromisso alargado quanto às opções adoptadas
- planear a execução e o financiamento da rede proposta

Salienta-se que a bicicleta deve ser entendida como um veículo, devendo o tipo de percurso ciclável a implementar (uni ou birecional; banalizado, em faixa ou pista) em cada eixo ser decidido de acordo com a hierarquia viária em que se insere e em estreita articulação com o planeamento viário, que o viabiliza. Refere-se ainda que a implementação de uma rede ciclável passa, grandemente, pela melhor gestão do espaço viário, nem sempre exigindo obra física.

No âmbito da promoção da mobilidade ciclável ressalva-se ainda o papel determinante de uma **frota municipal de bicicletas**, a qual permitirá:

- Que os residentes possam facilmente experimentar este modo e, assim, aderir;

- Dispensar a recolha da bicicleta durante a noite, problema que inibe esta opção;
- Permitir que apenas parte das deslocações diárias sejam cumpridas de bicicleta;
- Contribuir para uma maior utilização do TP's, ao facilitar o acesso aos mesmos;
- Disponibilizar esta alternativa aos turistas, melhorando a sua experiência.

Por fim, salienta-se que a **candidatura a programas de financiamento** é um recurso que importa explorar. Estes, de onde se destaca o Cycle Cities já em desenvolvimento, poderão contribuir para o desenvolvimento de estudos essenciais ao plano, para a implementação de propostas e ainda para a captação e financiamento da **Velo-City 2017**.

Rita Castel'Branco

A bicicleta como meio de transporte em Lisboa

# Proposta de candidatura de Lisboa à organização da Velo-City 2017

O presente documento apresenta, numa primeira parte, a tradução e resumo do Manual de Candidatura à organização da Velo-City 2017, lançado pela European Cyclists' Federaction (ECF) em Outubro de 2013.

Seguidamente, na segunda parte, são explanados os motivos porque se considera ser esta uma oportunidade estratégica para a Lisboa e para o país.

Encontra-se organizado da seguinte forma:

Velo-City

1. O que ê?
2. Formato
3. Benefícios para a cidade
4. Financiamento/Retorno do capital investido

Velo-City 2017 : uma aposta para a cidade de Lisboa

1. Uma oportunidade estratégica
2. Um investimento para o futuro
3. Um tema mobilizador
4. Uma oportunidade, também, para o país
5. Fundos europeus

Rita Castel'Branco

(Arq.a)

# Velo-City

## 1. O que é?

A Velo-City é a principal conferência internacional periodicamente convocada sobre a mobilidade ciclável, estando a decorrer a chamada para a conferência de 2017.

O evento teve início em 1980, em Bremen (Alemanha). A sua fundação e co-produção (em articulação com a cidade acolhedora) cabe à European Cyclists' Federation (ECF), organismo sediado em Bruxelas. Inicialmente dedicada unicamente à Europa, a conferência tem hoje uma versão mundial (Velo-City Global), tendo vindo a ocorrer em diferentes cidades, com uma capacidade de atracção crescente, conforme se pode ver no quadro abaixo:

| DATE | VELO-CITY LOCATION | DELEGATES | COUNTRIES |
|---|---|---|---|
| Apr 1980 | Bremen, Germany | 316 | 10 |
| Sept 1984 | London, UK | 260 | 18 |
| Sept 1987 | Groningen, Holland | 268 | 21 |
| Aug 1989 | Copenhagen, Denmark | 387 | 23 |
| Nov 1991 | Milano, Italy | 310 | 24 |
| Sept 1992 | Montréal, Canada. Velo-Mondial | 589 | 32 |
| Sept 1993 | Nottingham, UK | 423 | 28 |
| Sept 1995 | Basel, Switzerland | 456 | 38 |
| Oct 1996 | Perth, Australia. Velo-Australia | 328 | 31 |
| Sept 1997 | Barcelona, Spain | 500 | 40 |
| Apr 1999 | Graz, Austria & Maribor, Slovenia | 465 | 40 |
| Jun. 2000 | Amsterdam, Holland. Velo-Mondial | 657 | 52 |
| Sept 2001 | Edinburgh & Glasgow, UK | 489 | 42 |
| Sept 2003 | Paris, France | 726 | 40 |
| Jun 2005 | Dublin, Republic of Ireland | 450 | 37 |
| Jun 2007 | Munich, Germany | 958 | 50 |
| May 2009 | Brussels, Belgium | 980 | 52 |
| Jun 2010 | Copenhagen, Denmark Velo-city Global | 1100 | 60 |
| March 2011 | Seville, Spain | 930 | 50 |
| Jun 2012 | Vancouver, Canada Velo-city Global | 950 | 40 |
| Jun 2013 | Vienna, Austria | 1400 | 62 |
| May 2014 | Adelaide, Australia | | |
| June 2015 | Nantes, France | | |

Ao contrário da generalidade das conferências sobre o tema, a Velo-City tem uma capacidade de atrair profissionais e actores das mais diversas áreas, o que se traduz numa mais-valia para os seus conteúdos, mas também amplia a sua visibilidade.

## 2. Formato

A conferência deverá ter a duração de 3/4 dias e estar associada a um tema mobilizador. O evento, que deverá acontecer num local inserido em meio urbano, deverá incluir:

- Sessões plenárias e sub-plenárias/ reuniões temáticas
- Workshops interativos
- Mesas redondas/ Grupos de trabalho
- Actividades multidisciplinares

- Visitas/Excursões / Itinerários de descoberta
- Exposições/ Mostras Promocionais

## 3. Prazos

O manual de apoio às candidaturas para a Velo-City 2017 foi emitido pela European Cyclists' Federation (ECF) em Outubro de 2013.

O prazo para apresentação das candidaturas termina a 31 de Agosto de 2014, sendo a decisão final quanto à candidatura vencedora tomada em Dezembro de 2014.

A conferência deverá ocorrer entre Maio e Junho de 2017.

## 4. Benefícios para a cidade

A cidade que acolhe a Velo-City pode esperar:

1. Um impulso para o desenvolvimento de uma cidade mais sustentável, com melhor ambiente urbano e mais amiga das bicicletas, através do envolvimento de actores muito diversos no processo de melhoria.

2. Reputação, já que a Velo-City é um acontecimento mundialmente conhecido e respeitado. A adesão tem sido crescente, tendo a última conferência, em Viena, atraído 1400 participantes de 62 países.

3. Benefícios económicos directos, através da atracção de participantes que impulsionam a economia local, para além dos significativos benefícios económicos a longo prazo.

## 5. Financiamento/Retorno do capital investido

O custo da produção da última conferência foi de aproximadamente € 2.000 000, tendo parte significativa deste volume de negócios *(turnover)* sido recuperada, tal como previsto, pelo organismo promotor da conferência.

É importante que a cidade acolhedora actue como organismo promotor, assegurando o financiamento necessário – mediante verbas próprias mas também angariando comparticipações, parcerias, patrocínios, fundos e apoios de diversa ordem - de modo a garantir a cobertura dos custos da produção que ocorrem antes de haver retorno.

O retorno directo do investimento é atingido a partir de:

- Inscrições
- Patrocínios
- Apoios institucionais
- Exposição

# Velo-City 2017: uma aposta para a cidade de Lisboa

## 1. Uma oportunidade estratégica

O Prazo de candidatura à Velo-City 2017, o período de produção e a data do evento - coincidentes com o mandato municipal que agora se renova - tornam a Velo-City numa extraordinária oportunidade para Lisboa, permitindo colocar a cidade no mapa dos aglomerados que apostam num futuro sustentável – um dos atributos pelos quais as cidades, actualmente, competem entre si.

Além disso, a Velo-City é um evento que traz visibilidade às cidades onde ocorre, permitindo divulgar Lisboa na Europa e no mundo e, consequentemente, captar visitantes e outros eventos.

Por fim, mas não menos importante, é o facto de a Velo-City poder servir de alavanca a uma estratégia coerente que comprometa a CML e os mais diversos actores para a franca promoção da mobilidade urbana em bicicleta fazendo deste um objectivo prioritário na agenda da cidade.

## 2. Um investimento para o futuro

Para além dos benefícios a curto prazo, a organização da Velo-City 2017 poderá trazer a Lisboa benefícios a longo prazo, donde se destaca:

- **o desenvolvimento de uma mobilidade mais sustentável**, libertando recursos à autarquia, às famílias e às empresas.
- **o desenvolvimento de um cluster** (comércio, indústria, serviços) ligado à bicicleta
- **a promoção de Lisboa como cidade de eventos**
- **o aumento da atractividade de Lisboa como destino turístico**
- **uma maior capacidade de Lisboa reter e captar novos residentes**

## 3. Um tema mobilizador

Da extensa lista de cidades que acolheram a Velo-City desde 1980, concluiu-se a tendência para a ocorrência do evento em aglomerados essencialmente planos, onde a mobilidade ciclável estará mais difundida. Lisboa poderá apresentar-se como uma candidatura forte, colocando em debate o uso da bicicleta em cidades com declive.

Crê-se que este tema, importante para a cidade de Lisboa, assegurará à ECF a atracção de novos participantes e o desenvolvimento da mobilidade ciclável onde esta está menos difundida.

## 4. Uma oportunidade, também, para o país

A conferência Velo-City 2017 permitirá lançar a liderança da capital no que à mobilidade ciclável diz respeito. O impacto da Velo-City far-se-á sentir em todo o país, servindo a conferência para motivar as autarquias para a aposta na bicicleta mas também para difundir conhecimentos técnicos actualmente escassos.

Consequentemente, ao acontecer em Lisboa, a Velo-City 2017 servirá de alavanca também para a mobilidade ciclável em outras cidades portuguesas, contribuindo para a imagem positiva não só de Lisboa mas também de Portugal, potenciando a atractividade do país como local para viver, trabalhar e visitar.

## 5. Fundos europeus

A candidatura a programas de financiamento é um recurso que importa explorar.

Alguns programas poderão financiar projectos em rede, podendo-se intentar que parte das verbas necessárias à organização da Velo-City provenham dos mesmos, alcançando-se uma sinergia que poderá fortalecer ambas as apostas.

Candidaturas a projetos elegíveis a co-financiamento comunitário (União Europeia) ás quais o evento Velo-City se possa associar ou integrar em complementaridade são recursos de potencial acrescido.

Alguns programas da Comissão Europeia abrangem o co-financiamento de actividades articuladas com operações em rede, sendo possível intentar que verbas atribuíveis à produção da Velo-City sejam contextualizadas nestas, alcançando-se deste modo uma sinergia que não só empolgaria o evento como fortaleceria as actividades e as operações.

Mais se releve que a Velo-City igualmente se poderia candidatar aos fundos atribuídos no âmbito dos programas operacionais do QREN a ser desbloqueados durante o período 2014-2016 os quais, por regra, contemplam a comparticipação de investimentos na implementação de propostas com aplicação direta em intervenções territoriais.

Rita Castel'Branco

(Arq.ª)